Die Bagdadbahn

und das

Schwäbische Bauernelement

in

Transkaukasien und Palästina.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der

hohen philosophischen Facultät

der

Kgl. bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

am 15. Januar 1902

von

Dr. jur. Hugo Grothe

aus Wiesbaden.

J. F. Lehmann, München.

1902.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549805_0209

Die Bagdadbahn

und das

Schwäbische Bauernelement

in

Transkaukasien und Palästina.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der

hohen philosophischen Facultät

der

Kgl. bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

am 15. Januar 1902

von

Dr. jur. Hugo Grothe

aus Wiesbaden.

J. F. Lehmann, München.

1902.

Herrn Professor Dr. Fritz Regel

in aufrichtiger Dankbarkeit zugeeignet.

Ueber die deutsche Unternehmung der Bagdadbahn ist es seit einer Reihe von Monaten eigentümlich still geworden. In der Türkei selbst sickern immer neue Gerüchte hervor, daß der so stolze Plan ins Wasser fiel — dank der Gegenminen einer Macht, die in ihrer erhofften Herrschaftssphäre sich von einem derartigen, dem politischen und ökonomischen Aufschwung des türkischen Reiches dienenden Werke gestört sieht. Und in Deutschland selbst hüllen die beteiligten Kreise sich in tiefes Schweigen, ob aus weiser Vorsicht, ob aus geheimnisvoller Aengstlichkeit, daß schon Errungenes wieder entschlüpfen könne, ob zur Verhüllung der Thatsache, daß man noch mit leeren Händen umhergeht, läßt sich nicht ermessen.

Die deutsche Politik hat sich in den letzten Jahren stark für die Bagdadbahn ins Gewicht gelegt. Ein mehrfacher Gedankenaustausch, der stets im günstigsten Sinne zu deuten war, hat zwischen den Herrschern der interessierten Länder stattgefunden. Ein deutscher Generalkonsul begleitete die Studienkommission, welche im September 1899 von Konstantinopel zur Feststellung der nötigen Tracenführung aufbrach. Die öffentliche Meinung Europas beschäftigt sich also mit dem Ausgange aller auf Beginn jenes Werkes unternommenen Schritte und könnte in dem langen Ausbleiben eines sichtbaren Erfolges leicht ein Unvermögen der politischen und wirtschaftlichen Kräfte Deutschlands erblicken. Noch empfindlicher aber wirkt die Stockung des Bagdadunternehmens auf die Gemüter des Orients. Zwei Jahrzehnte uneigennütziger intellektueller Arbeit in der Türkei haben dort ein gewisses Vorwiegen deutschen Einflusses geschaffen. Der Glaube der Türken sieht im Deutschen Reich ihren Protektor. Der Mangel jeder in irgend einer greifbaren Errungenschaft sich äußernden Thatkraft wirkt als unheilvolles Zögern, als furchtsames Zurückweichen. Von dem Erreichen des so offenkundig vorgesteckten Zieles des Bagdadbahnbaues wird entschieden unser mühsam erobertes Ansehen im Orient abhängen.

Die einem glatten und klaren Erfolge entgegenstehenden Schwierigkeiten sollen nicht verkannt werden. Das Verhandeln ist bei

der Hohen Pforte zur unabsehbaren Diplomatie des Feilschens mit halbem Zusagen und halbem Verneinen ausgebildet. Die Lösung der Garantiefrage giebt sich als keine gerade leichte. Bei Haftung für einen Mindesteingang von 12000 Franks jährlich pro Bahnkilometer stellt sich die zu garantierende Gesamtsumme zufolge der voraussichtlichen Tracenlänge von 2000 Kilometern auf nicht weniger als 24 Millionen Franks. Dieselben sind durch Verpfändung frei liegender Staatseinkünfte schwerlich ohne weiteres zur Hand, solange nicht durch Neubildung von Steuern oder Zöllen — letzteres setzt die Zustimmung fremder Mächte im Wege von Handelsverträgen voraus — neue Einnahmequellen geschaffen werden. Eines jedoch möchte im Verlaufe zweier Jahre wohl erreichbar gewesen sein: die Einigung über eine Garantiequote für eine Teilstrecke. Ein Spatenstich in der Richtung Konia-Adana, Adana-Nssebin, Bagdad-Basra oder Bagdad-Mossul, so wäre der Glaube an unser Wollen und Vollbringen gewahrt und im Falle irgendwelcher inneren oder äußeren Umwälzungen, die für die Türkei durchaus nicht außer dem Bereich der Wahrscheinlichkeit liegen, würde die Unternehmergesellschaft nicht mehr aus ihrer Arbeitssphäre zu drängen sein.

Die deutsche Politik der jüngsten Zeit ist bedenklich in die Phase höfischen Ceremoniells getreten. Komplimente nach allen Himmelsrichtungen, nach Osten, Westen und Norden stehen auf der Tagesordnung. Eine bewundernswerte Behutsamkeit, einem lieben Nachbar an irgend einer Stelle der Welt in den Weg zu treten, bildet alleinige Richtschnur. Welches Gegenbild zu Rußlands Zähigkeit in der Mandschurei, Englands Brutalität in der Transvaalfrage, Frankreichs kürzlich zu Tage getretener prätentiöser Ungeniertheit in Marokko. Ein energisches do ut des-Prinzip ist beinahe aus der Uebung gekommen. Lassen wir die russischen Aspirationen in Armenien und Persien unangetastet, ebenso die französischen Hoffnungen in Syrien, die englischen Machtsorgen in Aegypten und Südafrika, die italienischen Sehnsuchten auf Tripolitanien, und betonen wir mit allem Nachdruck, daß die Gebiete der Anatolischen wie der Bagdadbahn als nationales Wirkungsfeld uns vorbehalten bleiben müssen. An irgend einer Stelle der Mittelmeerzone werden wohl auch wir noch kraftvoll den Fuß aufsetzen dürfen. Zaudern und Versteckenspiel ist vom allergrößten Uebel, solange wir für eigenes Nachgeben hier ein fremdes Nachgeben dort mit bestem Rechte fordern können. Und unsere Ziele in jenen Gebieten sollen uns umsoweniger verdacht werden, als keine Landerwerbung im Plane liegt, sondern nur ein Raum für die Entwicklung des deutschen Handels in Betracht steht und ein Stück kostbare Erde, auf dem die immer gebieterischer der Staatssorge sich zudrängende Frage der deutschen Uebervölkerung einer Lösung entgegenzuführen wäre.

Die Ideen, den alten Kulturboden der Zweistromländer mit der europäischen Wirtschaftswelt in sichere Verbindung zu setzen, sind nicht über Nacht aufgegangen. Sie beschäftigen heute schon die dritte Generation. Zuerst war es England, welches eine Euphratthalbahn in Erwägung nahm, allerdings weniger zur Belebung der erstorbenen Scholle von Mesopotamien, Assyrien und Babylonien, sondern in der Hauptabsicht, durch diese seine Hand leichter über Indien halten zu können. Schon in den dreißiger Jahren studierte Oberst Chesney unter diesen Gesichtspunkten die Länder des Euphrat- und Tigrisstromlaufes und reichte darauf der englischen Regierung Vorschläge über einen dem Militär- und Warentransport nach Indien dienenden Schienenweg längs des Euphrat ein.[1]) Sir H. Rawlison trat bald nach ihm, auf Grund seiner Wanderungen in Armenien und im südwestlichen Persien, mit Plänen hervor, die nicht wie Chesney den Euphrat, sondern den Tigris als Anlehnungslinie für die auszuführenden Tracen wählten. Selbst als schon durch die Eröffnung des Kanals von Sues die Sorge mangelnder Verbindung mit dem indischen Kolonialreich gehoben war, beschäftigte sich nicht minder eifrig ein besonders gewähltes Komitee des englischen Unterhauses mit der „Euphrates Valley Railway", auf der englische Truppen „leicht und unkontrolliert" nach Indien geschafft werden könnten, und schritt dieses im Jahre 1872 zur Herausgabe eines eigenen die Frage behandelnden Blaubuches.[2])

Inzwischen hatte die Türkei nach der Aufnahme in das Konzert der Großmächte seit dem Pariser Frieden sich bald als Großmacht zu fühlen begonnen und daran gedacht, wirtschaftliche Arbeiten aus eigener Kraft in Scene zu setzen, ein Geschäft, bei dem ein wahrer Goldstrom sich in die Taschen der türkischen Beamtenaristokratie ergoß. Anleihen über Anleihen im Auslande lieferten die Mittel. Namentlich der Londoner Markt — aus politischer Feindseligkeit gegen Rußlands Nebenbuhlerschaft — kam diesem System frivolsten Schuldenmachens mit unbegreiflicher Leichtfertigkeit entgegen. In den zwei Decennien von 1854 bis 1874 vermochte die Türkei in England allein Anleihen im Betrage von 180 259 836 engl. Pfund unterzubringen.[3]) So warf sich die Regierung der Hohen Pforte voll finanziellen Wohlbehagens auch auf den Bahnbau. Wilhelm Pressel, der ehemalige Leiter der Brennerbahn, skizzierte damals im Auftrage der Türkei auf Grund emsiger Studien und Berechnungen ein ganzes Netz von Eisenbahnlinien und lenkte als „Generaldirektor der [zukünftigen] ottomanischen Bahnen in Asien" sein besonderes Augenmerk auf die Erschließung der asiatischen Provinzen.[4]) Auch die Entsendung von Cernik's technischer Studienexpedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris[5]) war sein Verdienst. Der Staatsbankerott und der russisch-türkische Krieg machten allen edlen Hoffnungen ein Ende. Die stolzen Anfänge der durch das Herz Kleinasiens nach dem

Persischen Meerbusen zielenden Bahnrouten, die Erdarbeiten auf den Strecken Haïdar-Pascha-Ismid und Mudania-Brussa waren bald vom Unkraut überwuchert.

Vom Jahre 1888 schreibt sich das Eintreten deutschen Kapitals und deutscher Intelligenz für die türkischen Schienenprojekte her. Seitdem der Berliner Kongreß die Frage der türkischen Staatsschulden in glücklichster Form gelöst hatte, konnte auch wieder ein gewisses Vertrauen zur türkischen Regierung Platz greifen. England war als Bewerber vom Schauplatz abgetreten. Sein System der zum Schaden der Hauptstadt geführten Stichbahnen, die im Interesse der eigenen Rhedereien lediglich die westkleinasiatischen Küstenlandschaften in künstlichen Windungen durchfurchten, hatte begründete Abneigung gegen englische Konzessionssucher erzeugt. Zudem arbeiteten die drei mit englischem Gelde begonnenen Unternehmungen unter offenkundigem finanziellen Mißgeschick und waren zwei derselben in französisch-belgische Hände übergegangen.[6]) Nachdem die Aussaugekünste der unter Hirsch's Aegide stehenden „Orientalischen Bahnen" sich immer vollendeter entpuppten, waren Bankgruppen ähnlichen Zusammenhanges keine zu fürchtende Konkurrenten. So vermochte die Deutsche Bank und die ihr verbundenen Geldinstitute mit raschem Erfolg und unter dem Gesichtspunkt staatlicher Ertragsgarantien unbesorgt an die Bauübernahme der „Anatolischen Bahn" heranzutreten.

Gegenwärtig beherrscht die „Chemin de fer Ottoman d'Anatolie" eine Länge von 1033 Kilometern mit 67 Stationen.[7]) 70 % der Gesamtkosten des Baues der Routen Haïdar-Pascha-Eskischehr-Angora und Eskischehr-Konia flossen der deutschen Industrie zu, indem sie sich auf Hunderte von heimatlichen Arbeitsstätten verteilten. Ein Flächenraum von ca. 255000 Quadratkilometern, der des Mutissarifflik Ismid und der Wilajets Brussa, Angora und Konia mit einer Bevölkerung von $3^1/_2$—4 Millionen Seelen ist in unsere Interessensphäre gezogen.[8]) Die Hafenanlagen von Haïdar-Pascha und Dérindjeh[9]) in der Tiefe des Golfes von Ismid bieten dem Eingreifen unserer Schiffahrt die geeignetsten Stützpunkte. Musterplantagen, wie besondere Kulturinspektoren dienen der Belehrung der in der Kulturpflege noch arg zurückgebliebenen eingeborenen Bevölkerung. Eigens errichtete Handelsagenturen geben der Bevölkerung Auskunft über Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse.[10]) Die Bahngesellschaft leiht in ungünstigen Jahren Saatgetreide aus, überläßt den Bauern Ackergeräte zum Selbstkostenpreise auf Kredit, gewährt Frachtvorschüsse und in Verbindung mit der Regierung alle nur denkbaren Erleichterungen.[11]) Landwirtschaftliche Maschinen aus deutschen Fabriken dringen immer zahlreicher in jene Gebiete.[12]) Nur der sonst überall so schnell auftauchende deutsche Handelsreisende ist an den Hauptumsatzplätzen der Anatolischen Bahn ausgeblieben. Beträchtliche Stücke des so umfangreichen Brachlandes sind neu vom Pflug durchstrichen. Die Zehnteinnahmen

der von der Bahnspur durchlaufenen Provinzen haben sich für die türkische Regierung von Jahr zu Jahr höher gestellt.[13]) Durch lange Züge von Muhadjir's, mohammedanischen Auswanderern aus Bosnien, Rumänien und Bulgarien,[14]) hat sich die Dichtigkeit der Bevölkerung an einer Anzahl von Punkten merklich gehoben. Manche deutschen Kaufleute, Landwirte, Weinbauer wählten die Scholle Kleinasiens zum Arbeitsfeld. Zwei deutsche Schulen, von der Anatolischen Bahn unterstützt, in Haïdar-Pascha und Eskischehr errichtet, dienen dazu, die Kinder der Beamten und von sonstigen deutschsprechenden Ansässigen der Muttersprache zu erhalten. Keine geringere Summe als 220 Millionen Franks deutschen Kapitals haben sich durch den Eisenbahnbau in diesem Teile Kleinasiens investiert.[15]) Kein unerquickliches Bild also ergiebt sich für unseren Machtzuwachs wie für die Erstarkung der Türkei. Nur eines ist zu beklagen, daß die deutsche Regierung dieser Entwicklung der Dinge nicht die mindeste Rechnung getragen hat. Verwunderlich wirkt es schon gegenüber dem Vorhandensein von zahlreichen Konsulatssitzen anderer Mächte, daß Deutschland im gesamten Kleinasien nur drei Konsulate (einen Berufskonsul in Smyrna, je einen Wahlkonsul in Mersina und Amasia) besitzt. Die ganze wichtige anatolische Nordküste mit ihren Hafenplätzen Ineboli, Sinope, Samsun, Kerasund, Trapezunt, in denen unsere Flagge infolge eines seit 1898 bestehenden regelmäßigen Dienstes der Hamburger „Deutschen Levantelinie" sich bereits häufig zeigt, blieb außer Beachtung. Unbegreiflich geradezu muß es jedoch erscheinen, wenn an keinem der so bedeutenden Marktorte der Bahntrace, weder in dem stark aufblühenden Eskischehr noch in dem wohlbevölkerten Konia und Angora das Deutsche Reich bisher einen Vertreter seiner Interessen bestellt hat.

Die Tracen, wie sie seit 1888 der Anatolischen Bahngesellschaft konzessioniert wurden,[16]) waren lediglich als Anfangsrouten jener großen, schon von Pressel in rohen Plänen gezeichneten Ueberlandbahn gedacht. Die neue Konzession von 1893, die Erlaubnis zur Fortsetzung der Trace von Eskischehr nach Konia und von Angora nach Kaisarieh lassen diesen Gesichtspunkt noch deutlicher erkennen. Es fehlte nicht an Machenschaften, diesen ihren weittragenden, für die Zukunft berechneten Wert zu zerstören. Von französischer, englischer wie russischer Seite wurden bei der Hohen Pforte Gesuche über Gesuche eingereicht, die ersehnte Verbindung mit den Zweistromländern und dem Persischen Golf durch Schienenwege herzustellen — sogar ohne Verlangen von Zinsgewähr.[17]) Die Schnelligkeit und die Sorgfalt in der technischen Ausführung, mit der die deutschen Unternehmer bei der Anatolischen Bahn vorgegangen waren, hatte ein nicht zu zerstörendes Vertrauen in türkischen Kreisen gezeitigt. So ging denn Mitte 1899 die Deutsche Bank als Siegerin vor allen übrigen Finanzgruppen hervor. Jener Vorvertrag zur so viel mit Plänen umsponnenen und

so hart umstrittenen Bagdadbahn wurde errungen, über den zur endgültigen Vereinbarung die Deutsche Bank leider noch nicht fortzuschreiten vermochte.

Eines wurde in jüngster Zeit bekannt, nämlich daß eine Einigung hinsichtlich des Laufes der Bahntrace mit den türkischen Ministerien erzielt sei. Eine ganze Litteratur hat seit Jahrzehnten die Frage des Routengangs, ihrer technischen Durchführbarkeit, die Erwägung über Ertragsfähigkeit der zu durchmessenden Landstrecken hervorgerufen. Wie die Entscheidung heute liegt, wird die Bagdadbahn über Eskischehr und Konia nach dem Fruchtland im Winkel des Golfes von Alexandrette laufen, dann quer durch das nördliche mesopotamische Hügelland nach Mossul, weiter in gerader Linie auf dem rechten Tigrisufer nach Bagdad und schließlich in einer weiten Schleife unter Durchschneidung des südlichen Babyloniens nach Basra und zur Bucht von El-Kweït in die Tiefe des Persischen Meerbusens sich bewegen.

Der wohlunterrichtete Major Schlagintweit charakterisiert diese voraussichtliche Bahnspur in treffender Weise folgendermaßen (Ueberall 1901, pag. 761/62, 777/79): „Von Konia aus wird die Bahn zunächst in Südostrichtung auf der salzsteppenartigen Hochebene — mit Ausbiegung gegen Karaman — weitergeführt nach Eregli, erklimmt dann die jäh aufsteigenden Hänge des Taurus und übersteigt dieses mächtige Faltengebirge im Kardasch-Beli (1400 Meter hoch) nördlich der Kilikischen Pforte, um dann in die weite fruchtbare Küstenebene des Busens von Iskanderum hinabzusteigen. Den Endpunkt der Tauruslinie bildet die Stadt Adana am Seïhun, als Schlüssel zu den Taurusübergängen von eminent strategischer, als Verbindungsposten zwischen Kleinasien, Syrien und Mesopotamien von großer handelspolitischer Bedeutung. Mit Adana verläßt die Bahn den anatolischen Boden, um in das nördliche Syrien und Hochmesopotamien einzutreten. Der lang gezogene Rücken des noch zum taurischen System gehörigen Amanus-Dagh wird bei Kazanali überschritten, der Kurd-Dagh mit einer nach Süden ausbiegenden Schleife umgangen, bei Tell-Habesch der Steppenfluß Gök-su, bei den Ruinen von Europus der Euphrat überschritten, von hier aus in fast geradliniger Richtung über Harran und Ras-el-Aïn das alte, am Südabhang des ausgedehnten Plateaus von Tür-Abdîn gelegene Nisibin und mit einem flachen Bogen in Südostrichtung die Stadt Mosul und damit das rechte Ufer des Tigrisbettes erreicht. In diesem Abschnitte sind noch zwei kurze Stichbahnen zu verzeichnen, von Hamidié nach Castabol am Golf von Iskanderum, wodurch eine von der englischen Küstenbahn Mersina-Adana unabhängige Verbindung mit dem Mittelländischen Meere hergestellt ist, und von Tell-Habesch nach Aleppo, zum Anschluß an das syrische Bahnnetz. Von Mosul bis Bagdad bleibt die Trace, der Randlinie des höheren Steppenlandes folgend, auf dem rechten Tigrisufer. Bei Beled erreicht die Bahn die ba-

babylonische Palmenregion und damit den fruchtbaren babylonischen Marschboden. Von Bagdad aus wird sich die Bahn zunächst in südlicher Richtung fortsetzen, bei El-Badj (unterhalb Feludja) den Euphrat überschreiten, dann die Wallfahrtsorte Kerbela und Negef berühren, um endlich in einem mit der Flußlinie des Euphrat ziemlich gleichlaufenden Bogen Basra zu erreichen. Basra, am Schatt-el-Arab, dem Vereinigungsstrom von Euphrat und Tigris, gelegen, wird ganz unrichtig als Schiffahrtsgrenze für die Ozeandampfer angegeben, da ja die vor der Mündung des Schatt el Arab liegenden mächtigen Sandbarren das Einlaufen der großen Seedampfer schon längst unmöglich machen. Deshalb kann Basra nicht der Endpunkt der Bahn sein, sondern muß dieselbe unbedingt noch weiter bis an den Persischen Golf selbst geführt werden, und zwar findet sie ihren Abschluß bei dem Ort Kozima an der Nordküste des vortrefflichen Hafens von Kueït."

Fest steht also, daß der Anschluß an das anatolische Eisenbahnnetz in Konia, nicht in Angora erfolgen soll. Die sogenannte „nördliche Variante", die eine Verbindung der Hauptwirtschaftscentren des Inneren, von Josgad, Tokat, Siwas, Kaisarieh, Malatia, Charput, Diarbekr, und damit einen Aufschwung der bisher jeder kulturellen Einflüsse beraubten Hochgebirgslandschaften erzielen sollte, ist endgültig bei Seite geschoben. Das Kriegsministerium, welches gerade den Ausbau dieser Strecken aus strategischem Gesichtspunkte ersehnte, hat die Hoffnung aufgeben müssen, mit Hilfe eines „eisernen" Rückgrates einen militärischen Aufmarsch quer durch die asiatischen Besitzungen mit einer Frontstellung gegen Osten bewerkstelligen zu können. Ein wohlberechneter Schachzug gegen diesen Routenplan war der zu Anfang des Jahres 1900 zwischen Rußland und der Türkei geschlossene Vertrag, nach dem im nördlichen Kleinasien wie in den armenischen Provinzen nächst türkischem Kapital nur russische Konzessionäre zur Uebernahme von Bahnbauten berechtigt sein sollen. Handgreiflicherweise besitzt die Türkei weder Geld noch Geschick zur Anlage eines Eisenbahnnetzes von nahezu 2 1/2 Tausend Kilometern. Und die russische Regierung denkt gar nicht daran, im Auslande mühsam zu erborgende Kapitalien hier zu solchen Aufgaben anzulegen. Ihr einziger Zweck ist, eine erfolgreiche türkische Defensivstellung zu vereiteln und den Anschluß jener Gebiete an die westeuropäische Kultur zu hintertreiben, damit es selbst eines Tages als Befreier und kultureller Segenspender erscheinen kann.

Einerseits also die russische Vorhand, nicht minder jedoch gewaltige Terrainschwierigkeiten — die Ueberwindung der hohen Taurusketten, die Tracierung in den Schmalthälern des Kisil-Irmak, des Kara-ssu und Murad-ssu (westlichen und östlichen Euphrat) hätte die Kosten verdreifacht — schließlich auch die um 4—500 Kilometer größere Längenausdehnung drängten zur Wahl der geschilderten südlichen Richtung.

Sammel- und Ausstrahlungspunkte für den zu entwickelnden Verkehr werden im nördlichen Syrien und Mesopotamien nach den gegenwärtigen Feststellungen die bisher fast unbekannten, nur gering besiedelten Flecken Tell-Habesch, Harrân, Râss-el-Aïn, Nssebîn darstellen. Es nimmt Wunder, daß die bisher durchgängig als unausschließbar erachteten wohlbevölkerten Marktorte Aïntab, Biredjik, Urfa, Mardîn, Diarbekr nördlich des Bahnweges liegen bleiben. Die Entfernung der erzreichen Gebirgszone[18]) des armenischen Taurus stellt sich somit auf etwa 150 Kilometer. Und die Aufnahme der Warenzüge, die sich auf den vielbegangenen Karawanenwegen vom Schwarzen Meer, von Samsun und Trapezunt her nach Mossul und Bagdad bewegen, läßt sich kaum noch in lohnender Weise in Nssebîn ermöglichen. Zudem geht ein guter Teil der Transporte schon von Diarbekr aus den Tigris abwärts. Als eine durchaus glückliche Maßnahme jedoch erachten wir diese Tracenführung, und giebt diese gerade die Möglichkeit, das bisher allmählich der Verödung anheimgefallene Land des oberen Mesopotamiens der Kultur zurückzugewinnen, wenn zugleich und in Verbindung mit dem Bahnbau ernste Kolonisationsthätigkeit in den Bereich deutscher Arbeit einbezogen wird.

Nach allen Richtungen hin hat man bereits die Bedeutung der Bagdadbahn erwogen, wie sie sich für internationale und speziell für deutsche Interessen darstellt. Hoch anzuschlagen ist ihr Wesen als neue Weltlinie nach Indien und Ostasien, die im Gegensatz zur Sibirien- oder Rote-Meer-Linie vor russischer und englischer Willkür gesichert steht. Wichtig zeigt sich für ganz Nord- und Mitteleuropa die mittels derselben erreichbare beträchtliche Verkürzung des Reise- und Postweges nach Indien um ungefähr fünf Tage.[19]) Ob auch weittragende Momente sich für den Durchgangsverkehr mitteleuropäischer Waren auf der künftigen Ueberlandbahn ergeben — wahrscheinlich werden zunächst nur Waren von besonderer Kostbarkeit und geringem Gewicht in Berechnung treten —, läßt sich noch nicht ermessen. Durch Uebernahme von Lieferungen des gesamten Baumaterials mögen deutsche Industriewerke namhaften Gewinn einheimsen. In späterer Zukunft kann die Eröffnung neuer Absatzgebiete — vorläufig und auf Jahrzehnte hinaus ist die Bevölkerung der zu durchmessenden Gebiete noch bedürfnislos und wenig kaufkräftig — dem deutschen Handel eine günstige Stellung sichern. Eine Dampferlinie Hamburg-Persischer Golf möchte dazu dienen, die dortige Alleinherrschaft Englands im Schiffsverkehr aufzuheben und mit Hilfe der geplanten Anschlußroute Basra-Bagdad-Chanekin deutsche Industrieartikel in die Landschaften Persiens zu leiten. Kapitalanlagen in neuen Kulturzweigen wie Seidenspinnereien, Teppichwebereien,[20]) Baumwollpflanzungen, in Bergwerkbauten und anderen Unternehmungen können ansehnliche Erträgnisse versprechen. Kolonialpolitisch

bedeutsam erscheint die Erwerbung einer Kohlenstation für die deutsche Marine im trefflichen Hafenbecken von El-Kweït, sowie der dort zu vermittelnde Anschluß an den Telegraphen der Bagdadbahn für ein deutsches Kabel nach Ostasien. Alle diese Aussichten werden jedoch nicht aufgewogen durch den im hohen Grade erstrebenswerten Vorteil, für unsere überschüssige Bevölkerung in Anlehnung an die Linien der Bagdadbahn eine neue Heimat zu gewinnen, in der ihr Aufgehen in fremden Volksschichten außerhalb der Wahrscheinlichkeit liegt.

Hören wir, was Professor Sprenger in seinem Werke „Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart" 1886 betreffs der von uns schon bedeuteten Strecken sagte: (Seite 266 u. f.)

„Vom Euphrat ging die große Handels- und Heerstraße, welche das nördliche Syrien mit Mesopotamien verbindet, über Harrân und ließ Orfa sechs Stunden hinter einem Hügel nördlich liegen. Diese Straße läuft durch eine etwa 15 deutsche Meilen breite Zone fruchtbaren, zum Teil bewässerten Erdreichs. Sie ist die Verbindung des Kulturlandes von Syrien mit dem Mesopotamiens, ist aber, weil sie im Süden in die Syrische Wüste ausläuft, nur wenig angebaut.

Die Ebene von Mesopotamien dacht sehr allmählich vom Taurusgebirge nach Süden ab und wird nur durch das obstreiche Sindschargebirge und einige wenige andere Bodenunregelmäßigkeiten unterbrochen. Der nördliche Teil desselben, den ich gesehen habe, gehört zu den gesegnetsten Ländern der Erde. Er ist baumlos, aber nach dem Winterregen sproßt eine üppige, blumenreiche succullente Vegetation empor, welche im Oktober etwa 6—7 Fuß hoch, aber verdorrt ist. Das Wasser kommt in den Nullas (sprich Nallas), die vom Gebirge her unterlaufen, vor, und wenn man in diesen Furchen nur wenige Fuß grübe, könnte man darauf rechnen, überall Wasser zu finden. Im Sommer steigt das Thermometer bisweilen sehr hoch. Konsul Rassam sagte mir, daß es in Mosul ausnahmsweise 116° F (= 36 R) erreiche. Aber die Luft ist so rein und balsamisch und so gesund, daß es mir recht wahrscheinlich scheint, es werde eine Zeit kommen, in der man Kranke — sogar solche, welche von miasmatischen Fiebern aufgezehrt sind — nach Nisibis oder Mardin zur Kur senden werde. Ich kenne, sagt Mokadassy, in ganz Assyrien kein schlechtes Wasser und kein malariaschwangeres Wadi (Flußbett). Ein anderer Geograph spricht mit Anerkennung von der Männlichkeit der Assyrer. Die Muslim haben hier am reinsten den arabischen Typus und die arabische Spannkraft und Energie bewahrt. Auch die Christen sind schöne Männergestalten. In diesem Lande würden deutsche Auswanderer gewiß nicht degenerieren.

Die Perle von Mesopotamien ist Nisibis. Es bricht daselbst ein mächtiger Bach — ähnlich dem Barada, welcher Damaskus in ein Paradies verwandelt — aus dem Gebirg hervor, wovon, da sich die Ebene allmählich senkt, jeder Tropfen Wassers zur Irrigation verwendet werden könnte und in alten Zeiten auch verwendet worden ist.

Das Land südlich von Nisibis und von Harrân ist eine Prärie, die sich besser für Viehzucht als zum Ackerbau eignet; wie schon in der Patriarchenzeit in Harrân die Viehzucht in Blüte stand. Hier gedeihen die edelsten arabischen Rosse, Rindvieh, Büffel und Schafe. Die Niederschläge sind jedoch hinreichend, die Feldfrüchte ohne künstliche Bewässerung zu ernähren, und gerade in Harrân, obschon der Bach, der es durchströmt, nicht hinreicht, alle dazugehörigen Länder zu bewässern, wurde im zehnten Jahrhundert noch viel Getreide gesät. Im Chaburgebiet und südlich davon findet man auch, wie anderwärts in Assyrien, Spuren von Kanälen, welche wieder geöffnet zu werden verdienen.

Die Ebenen östlich vom Tigris und Mesopotamien bildeten zusammen das assyrische Reich und es wären 10 bis 15 Millionen Kolonisten erforderlich, um die Gaben, welche die Natur mit solcher Verschwendung bietet, zu sammeln. Unter allen Ländern der Erde giebt es keines, das wie Syrien und Assyrien so sehr zur Kolonisation einladet; hier gibt es keinen Urwald auszurotten, keine Naturschwierigkeiten zu überwinden, man hat bloß den Boden aufzukratzen, zu säen und zu ernten."

Solche Charakteristik giebt in den achtziger Jahren ein vorzüglicher Kenner des Orients von jenen Landstrecken. Auch einem Kolonisationsgedanken ziemlich fremd stehende Reisende können der mesopotamischen Scholle die Verwunderung ob ihrer Segnungen nicht versagen. Professor Sachau, der im Jahre 1879/80 die Südhänge des Masiusgebirges (Tûr Abdîn) von Mardîn aus durchstreifte, schreibt in Erinnerung der dortigen Fruchtfülle in seinem an Beobachtungen reichen Buche „Reise in Syrien und Mesopotamien" (Seite 417): „Wenn Friede und Ordnung in jenen Thälern herrschte, müßten sie ein Paradies für den Landmann sein."[21]) Und auf seinem letzten im Winter 1897/98 ausgeführten Forschungszuge betont er abermals hinsichtlich der von Mardîn über Nsebîn nach Djesireh am Tigris sich ziehenden Landschaften die auffallend günstige Bodenbeschaffenheit derselben („Am Euphrat und Tigris" S. 155). Ebenso kommt Freiherr von Oppenheim auf Grund seiner im Sommer 1893 geschehenen Wanderungen durchaus zu dem Urteile, daß die nördlichen Teile des oberen Mesopotamiens, namentlich auch die Thäler des Belich und Chabûr, sich von bedeutender Fruchtbarkeit zeigen (vgl. „Vom Mittelmeer zum Persischen Golf" S. 3 f. u. S. 85). Und ein vierter Augenzeuge, Paul Rohrbach, der dieselben erst im

verflossenen Jahre durchzog, betrachtet sie mit den Gefühlen aufrichtigster Begeisterung.

„Von Mosul-Ninive, ja schon von Arbela, der alten Viergötterstadt an — so schrieb er jüngst in den Preußischen Jahrbüchern (Band CIX, Heft 3) — staune ich über die Spuren der einstigen dichten Besiedlung des Landes. Massenhaft zeigen sich die Tells in Nähe und Ferne, und wo sich solch ein künstlicher Hügel erhebt, da hat im Altertum eine Stadt gestanden. In ganz Assyrien und Nordmesopotamien bedarf es nicht etwa künstlicher Bewässerung, damit Ackerbau möglich werde, sondern der Regenfall reicht normalerweise dazu aus, um gute Ernten hervorzubringen und eine Bevölkerung, so dicht, wie sie in einem auf Ackerbau beruhenden Staatswesen nur werden kann, zu ernähren."

„Jetzt, wo ich durch das Land zwischen Tigris und Dschagdschatsch (Migdonius, der Fluß von Nisibis) geritten bin, begreife ich das zweihunderfünfzigjährige erbitterte Blutvergießen (in den Kriegen zwischen dem römischen und parthischen, dann zwischen dem römisch-byzantinischen und dem neupersischen Reiche) um dieses Gebiet. Schwere tiefbraune Ackererde bedeckt es, soweit das Auge reicht; Tell reiht sich an Tell von Tûr-Abdîn bis an den fernen Südhorizont. Hier ist ein Kleinod für das Diadem des östlichen wie des westlichen Reiches gewesen. Wären Anbau und Volksmenge damals auch nur annähernd auf derselben niedrigen Stufe gewesen wie heute, so hätten weder Römer noch Perser das Blut ihrer tapfersten Truppen so unausgesetzt darum vergossen.

Mich haben diese Gedanken unausgesetzt bewegt, namentlich seit ich den Tigris überschritten habe, und sehe, daß westlich vom Strome der alte Kultur- und Bevölkerungsbestand noch zur byzantinischen Zeit mindestens derselbe gewesen ist wie in dem alten kraftstrotzenden assyrischen Kronlande im Osten. So viele auch schon vor mir diese Straße gezogen sind: jedesmal wenn ich morgens nach dem Ausreiten die Sonne aufgehen und die zahllosen Tells beleuchten sehe, und jedesmal, wenn sie untergeht und die blauen Silhouetten der nahen und fernen Hügel sich gegen den Horizont abheben, will es mir vorkommen, als ob es eine Erkundungs- und Entdeckungsreise im unbekannten Lande ist, auf die ich ausgezogen bin, eine Reise, von der ich heimbringe, was noch kein anderer hier so gesehen hat, wie ich es sehe — sehe mit den Augen eines Mannes, der in die Fremde gegangen ist, Brot für die Seinen zu suchen, und der nun die Stelle gefunden hat, wo das Erdreich den nährenden Segen birgt und nur auf die Hände wartet, die ihn ans Licht fördern. Ich kann gar nicht sagen, wie ich diese reiche Erde unter den Füßen meines Pferdes liebe, die tausend Jahre verzaubert geschlafen hat, ich kann nicht sagen, mit welchen Farben der Sehnsucht und der Hoffnung ich mir die Zeit male, da hier sich wieder Dorf an Dorf reiht und das braune Volk des Landes wieder südwärts in die große Ebene

hinausquillt, weil es Brot und immer neues Brot für uns daheim in deutschen Landen schaffen muß."

Schon lange ehe die Tracen der Anatolischen Bahn sich über das nordwestliche und centrale Kleinasien legten, keimten die Ideen deutscher Besiedelung. Kein Geringerer als der wohlbekannte Geograph Karl Ritter war es, der die Meinung von der Wüstenähnlichkeit des inneren Anatoliens zerstörte und auf Gebiete hinwies, die ein Zwanzig- und Dreißigfaches der gegenwärtigen Bevölkerung zu tragen vermöchten. Ludwig Roß griff schon 1850 diesen Gedanken mit Bezugnahme auf deutsche Ackerbauer auf. Eine geeignete Stelle für deutsche Auswanderung sah Gustav Oppert im Jahre 1861 in Lycien, einem Teile der Halbinsel, der fraglos durch zugängliche Küstengelände, durch fruchtbare Thalfurchen, durch eine Begabung mit allen europäischen Zier- und Nutzpflanzen, durch stattliche, gesunde Hochwaldungen zu Civilisationsaufgaben einladet. Doch alle diese Kolonisationsanregungen fielen in eine Zeit, da die deutschen Gaue des politischen Zusammenschlusses noch entbehrten und ihnen zur einheitlichen Bethätigung im Auslande jede Grundlage fehlte.

Freilich kaum hatte durch den Bahnbau das deutsche Kapital in Kleinasien Fuß gefaßt, da erhoben sich neue Befürwörter jener Gedanken. Aber allen diesen Ideologen wie Kärger, Naumann, Menz, Oehlmann, Goltz-Pascha, Märcker, Zimmerer, v. Dieft, Kannenberg, Fitzner, Grothe, Schlagintweit fehlte bei allem Ueberzeugungseifer die Beziehung zu bedeutenden Kapitalkräften, um die trefflichen Pläne in wohlfundierte Kolonisationsversuche umsetzen zu können. Der deutsche Handelsverein in Berlin nahm die Frage wohl zum Gegenstand einer Erwägung, ohne jedoch eine Ansiedelungsthätigkeit in Kleinasien ins Rollen zu bringen. Vorschläge zur Kristallisierung von Kapital in Form einer Besiedelungsgesellschaft blieben ohne Beherzigung. Auch die vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee nebst einer Denkschrift von Professor Fesca über die landwirtschaftlichen Verhältnisse Anatoliens dem Reichskanzler unterbreitete Anregung vermochte nicht die deutsche Regierung aus ihrer Indifferenz herauszulocken. Diejenige Macht, welche die Besiedelungsprojekte zur That zu führen imstande war und noch heute ist, stellt die Anatolische Bahngesellschaft selbst dar, die aber mangels politischer Unterstützung solcher Aufgaben von seiten des Deutschen Reiches mit diesen sich nicht befassen konnte, um konkurrierenden Finanzgruppen keine Handhabe zur Verdächtigung bei den türkischen Regierungskreisen zu geben.

Eine Prüfung der Verhältnisse, wie sie gegenwärtig in den von der Anatolischen Bahn beherrschten Strecken sich zeigten, ergiebt folgendes:

Diejenigen Gebiete, die wirklich guten, nicht selten auch sehr tiefgründigen Boden, gewöhnlich Mergel, aber häufig reinen Humus, und zugleich ausreichenden Feuchtigkeitsgehalt haben, stehen

überwiegend bereits trotz der Anwendung primitivster Ackerwerkzeuge unter ziemlich sorgfältiger Kultur. Die Besitzer oder Nutznießer solcher sind aber fast durchweg Türken und eingewanderte Mohammedaner aus Nordbulgarien, Ostrumelien, dem Kaukasus; Diese werden, wenn überhaupt, ihren Besitz nur gegen hohen Preis in die Hände von Ungläubigen übergehen zu lassen geneigt sein. Solche vortreffliche Ackerzonen sind das Tiefland des Sabandjasee in weitesten Kreisen, die den Saccaria begleitenden Höhenzüge bis gegen Akhissar, die Gefilde des Sees von Isnik, zumal die am östlichen Ufer desselben mündende von Osten nach Westen sich ziehende Thalsohle, die fast durchweg schmalen Ufer des Karassu bis über Baschköi hinaus; dann auf dem ca. 2000 Fuß hohen Plateau, die man mit der Station Karaköi erreicht hat, sowie das um Eskischehr sich breitende Land. Diejenigen Terrains, welche zur Zeit nicht unter Bebauung stehen, in Bezug auf Bodenbeschaffenheit aber anbaufähig wären, leiden überwiegend, zumal diejenigen der Hochebene, unter dem Mangel an Feuchtigkeit. Es fehlt eben der Wald, und die oft herrschenden rauhen Winde wie die Sommerschwüle trocknen den Boden bedenklich aus. Hier wären also in erster Linie ausgedehnte Bewässerungsanlagen zu schaffen, und weiterhin müßte der Boden, um die Feuchtigkeit genügend binden zu können, mit den besten Werkzeugen möglichst tief bearbeitet werden. Diese Bewässerungsanlagen würden wohl längs der Ufer das Pursak von Eskischehr an östlich bis Sarikői mit Mitteln von annehmbarer Höhe, auf den meisten übrigen in Betracht kommenden Gebieten jedoch nur mit großem Aufwand durchführbar sein. Von Sarikői abwärts dürften aber selbst die Uferstreifen des Pursak bis zu seiner Einmündung in den Saccaria sich nicht mehr kulturfähig erweisen, weil von dieser Ortschaft an bis in die Nähe von Angora das Terrain weit und breit einen steinigen und wüstenartigen Charakter hat. Auch die durchaus notwendige Entwässerung der versumpften fieberbehafteten Gebiete am Pursak dürfte wesentliche Kosten verursachen. Erst die Thalsohle des Eugüri-ssu in der Nähe von Angora wäre wieder verwendbar.

Was die der jüngeren Route Eskischehr-Konia anliegenden Komplexe betrifft, so ist ein guter Teil des vielfach welligen vom Oberlauf des Pursak durchzogenenen Hochplateaus zwischen Eskischehr und Afiûn-Karahissâr als anbaubar zu betrachten. Diese Gegenden unter Kultur zu nehmen, könnte sich lohnender erweisen als die untere Pursakzone, weil sich von Eskischehr über Alajund und Kutahia hinaus noch beträchtliche Waldbestände vorfinden. Auch die Nachbarschaft von Afiûn-Karahissâr, die Route zwischen Ischaglu und Jassiân auf beträchtliche Strecken und Konias Umgebung in weiter Ausdehnung wären für Kolonisation nicht ohne Bedeutung.

Wenn wir also die augenblickliche Lage der nordwestlichen und centralen Provinzen Kleinasiens uns vergegenwärtigen, so

drängt sich leider die Schlußfolgerung auf, daß dort der rechte Augenblick für die Überleitung deutscher Bevölkerung beinahe verpaßt ist. Nun eröffnen sich abermals Aussichten nach gleicher Richtung, wenn die hauptsächlich vermöge der Betriebsamkeit deutscher Arbeit und deutschen Kapitals nach Mesopotamien hineinwachsenden Bahnlinien ihrer Vollendung entgegengehen.

Das Gebiet, welches die Bagdadbahn, nachdem es Kleinasien verlassen hat, in der gegenwärtig geplanten Trace bedienen wird, mißt selbst nach dem Ausschluß kulturunfähiger Strecken ein paar hunderttausend Quadratkilometer.[22]) Und nur ungefähr $3^1/_2$ Millionen Einwohner, d. i. um weniges mehr als 6 Menschen auf den Quadratkilometer trägt dieser gewaltige Flächenraum. Ländereien weitesten Umfangs liegen also zur Besiedlung frei[23]) und im Falle keine unentgeltliche Überlassung von Wakûf (Moscheenland) oder Regierungseigentum[24]) zu Bebauungszwecken erfolgt, so stünde Privatbesitz im Verhältnis zu den Preisen im Saccariathal und der Umgegend von Eskischehr zu ungemein niedrigen Sätzen zur Verfügung. Keine mohammedanischen Einwohner wie im nordwestlichen und centralen Anatalien haben die besten Fruchtzonen unter dem Pfluge. Die Einordnung der Kolonisten unter autonomer Gemeindebildung läßt sich im wenig bevölkerten Lande besonders leicht bewerkstelligen.

Eine besondere Gruppe inmitten der heutigen Bewohner, ein europäisches Element den schon vorhandenen einzugliedern, will vielen eine unermeßliche Schwierigkeit, ja eine Unmöglichkeit scheinen. Dem ist nicht so. Die ganze Bevölkerung der Türkei besteht eben aus kolonieförmigen Gebilden. Es sind Angehörige verschiedener Rassen oder Religionen, die an den verschiedenen Orten unter abweichenden Bedingungen mit staatlicher Genehmigung sich in Stadt und Land zu bestimmten Gemeinwesen organisiert haben: Juden, Armenier, Drusen, Kurden, Tscherkessen, Tataren, alles Einzelgruppen mit fast gleichen Rechten, die durch Abstammung oder Glaube gebildet, als besondere „milet" — so heißen diese autonomen Gemeinden — in allen das Staatswesen nicht berührenden Fragen sich selbst regieren. Und warum sollte eine neue, durch gleiche Wirtschafts- und Nationalitätsinteressen sich zusammenschließende Gemeinschaft, der gute Wille der türkischen Regierung vorausgesetzt, ein Ding der Unausführbarkeit sein? Die schwäbischen Templerkolonien in Palästina mit ihrem gegenwärtig offenkundigen Gedeihen liefern den besten Beweis, daß ohne politische Gefahren in der Türkei eine Art Staat im Staate sich aufbauen läßt.

Ein Ausfuhrweg für die Erzeugnisse der Kolonien und eine direkte Verbindung mit dem Mutterland wäre durch den Golf von Alexandrette gegeben, namentlich dann, wenn, wie beabsichtigt, durch eine Stichbahn von Hamidieh nach Castabol ein sicherer

Hafen geschaffen wird. Die „Deutsche Levantelinie", die heute bereits die Hauptplätze der syrischen Küste sowie Alexandrette und Mersina in ihren Bereich gezogen hat, vermöchte vorzüglich als Vermittlerin und Förderin ähnlicher Unternehmungen aufzutreten.

Lokalverkehr und Frachten können bei weitem gerade im oberen Mesopotamien nicht die Verzinsung des Kapitals und der Betriebskosten decken. Nur wenn eine planmäßige Bevölkerungsmehrung und damit ein sich hebender Verkehr und erhöhte Produktion dem Bahnbau auf dem Fuße folgen, darf die türkische Regierung darauf rechnen, einer gewährten Kilometergarantie sich mit der Zeit zu entlasten. Es läge also nur im türkischen Interesse, wenn der Bahngesellschaft geradezu das Recht verliehen würde, in der Nähe der Eisenbahnstationen Plantagen und geschlossene Volkssiedlungen anzulegen.

Die Bahngesellschaft selber wäre eben am geeignetsten, Führerin einer planmäßigen Besiedlungsthätigkeit zu werden, die sich zugleich auch auf verläßliche, arbeitswillige mohammedanische Zuzügler aus den nördlichen Balkangegenden erstrecken könnte. Sie würde ja auf diese Weise zugleich dem eigenen Vorteile dienen. Aus dem geschulten Beamtenmaterial der anatolischen Trace hat sie Personen zur Hand, die zu einer Unterweisung der neuen Einwanderer leicht herangezogen werden dürften. Gleichzeitig mit der Ansiedlung müßten auch Vorkehrungen getroffen werden, die den Absatz der Bodenerzeugnisse der neuen Landesbebauer leiten und sichern würden — der Mangel ausgiebiger Handelsverbindungen hat die Entwicklung der schwäbischen Templerkolonien lange hintangehalten — und zwar durch Errichtung kaufmännischer Agenturen an den Hauptplätzen. Ferner wären Niederlagen und Ausbesserungswerkstätten landwirtschaftlicher Maschinen rechtzeitig ins Auge zu fassen, alles Vorkehrungen, die am besten eine der Bagdadbahn sich anschließende mit besonderen Kapitalien ausgerüstete Kolonisationsgesellschaft in die rechten Wege zu lenken hätte.

Unstreitig kann zunächst nur das obere Syrien und Mesopotamien, das zwischen Kurd- und Amanus-Dagh und dem Euphrat gelegene sowie das von letzterem bis zu dem Flußsystem des Chabûr sich ziehende Hügelland, namentlich die südlichen Hänge des Karadja- und Tûr-Abdîn-Gebirges und besonders die Furchen der hier zahlreich sich windenden Flüsse und Bäche in Betracht kommen.[25]) Welche vorzügliche Kolonisationsmöglichkeit sich in diesen irrtümlich als dürre Steppen geltenden Landstrichen nach der Meinung von Sprenger, Sachau, Oppenheim und Rohrbach bietet, haben wir schon dargelegt. Malen wir eine Zukunft auf Grund des Bildes, das die Vergangenheit bietet, so scheinen die Aussichten auf Verjüngung kaum widerlegbar. Sitz intensiver Bodenkultur und zahlreicher Stadtbildungen war im Altertum, ja wahrscheinlich bis zum Beginn der mittelalterlichen Zeitrechnung, das gesamte gewaltige Gebiet, das im Süden und Südwesten von der Arabischen Wüste,

im Norden von den vorgeschobenen Tauruskетten, im Osten vom Puschti-Kuh und den nördlichen Ausläufern der Jränberge umschlossen wird. Ziehen wir die physikalischen Verhältnisse zur Beurteilung heran, so sind unbedingt alle Bedingungen für ein Wiederaufleben der Kultur gegeben. Der Regenfall liefert durchaus im Durchschnitte diejenige Menge an Feuchtigkeit, welche die Bodenpflege erheischt.[26]) Nach der geologischen Uebersichtskarte von Cernik (Petermanns Ergänzungsheft Nr. 45) zeigt sich zu Seiten der als Bahnroute ausersehenen Linie Killis-Europus-Harrân-Râssel-Aïn-Nssebîn die Zusammensetzung des Bodens als eine für Ackerbauthätigkeit denkbar günstige. Fast durchgehend findet sich Alluvialboden, Kalk und Kalkmergel; nur jenseits des Euphrat bei Biredjik schieben sich Kreideformationen und östlich von Urfa schmale Streifen einer Basaltregion zwischen die kulturfähigen Gelände. Die Höhenlagen stellen sich auf 400—800 Meter,[27]) heben also die Widerstandskraft gegen die hohen Temperaturen der heißen Jahreszeit.[28])

Man darf sich nicht ohne weiteres der Meinung derer zugesellen, die infolge der bestehenden administrativen Verwahrlosung des osmanischen Reiches die Unmöglichkeit eines Aufschwunges in türkischen Landen überhaupt in Abrede stellen. Was wohlerwogene wirtschaftliche Maßnahmen vermögen — trotz der türkischen Mißwirtschaft —, lehrt gerade ein Ueberblick über die wachsende Wohlhabenheit der von der Anatolischen Bahn durchschnittenen Provinzen (vgl. die sich hebenden Ziffern der Ausfuhrprodukte wie namentlich Getreide und Mineralien, sowie der Einfuhrbewegung in der Tabelle II des Anhangs). Und in Mesopotamien sind, wie gerade die letzten Reisenden Professor Sachau und v. Oppenheim bestätigen, durchaus manche Momente in der Entwicklung, die gegen die stets behauptete absolute türkische Unfähigkeit in wirtschaftlichen Dingen sprechen. Die erfolgte Gründung der Krongüter[29]), eines gewaltigen Latifundienbesitzes des Sultans, bedeutet entschieden einen nennenswerten Fortschritt in der Verwertung der bisher so vernachlässigten Ackerscholle. Dieselben haben „segensreiche Wirkungen gehabt durch die Heranziehung von Beduinen zur Arbeit, die ihnen Unterhalt gewährt, und durch den soldatischen Schutz, der nicht nur den Domänengütern selbst, sondern auch deren Nachbarschaft zu gute kommt". Auch ist an einzelnen Stellen die Zunahme der Bodenbestellung, namentlich eine neue Urbarmachung von Steppenland am Euphrat und Tigris durch verschiedene Araberstämme zu verzeichnen.[30])

Die Hauptschwierigkeiten liegen in den Gefahren für Leben und Eigentum, welche die noch nomadisierenden Araber- und Kurdenhorden, nicht minder die „Hamidieh", jene neu geschaffene irreguläre Reiterei, in Wahrheit nichts anderes als privilegierte Räuberrippen,[31]) den Kolonisten bringen würden. Jedoch eine Anzahl von kleinen Forts und Garnisonen längs der Bahnlinie vermöchte

diese Unsicherheit bald zu beheben.[32]) Die Pforte hat im letzten Jahrzehnt alle Anstrengungen gemacht, die Beduinen der syrischen und mesopotamischen Steppe durch Gewährung von Land und Jahresgeldern an die Scheichs (Stammeshäuptlinge) seßhafter Lebensweise zuzuführen, auch durch Errichtung von „Kischlas" (Kasernen) mit Saptieh-Besatzungen die Handelsstraße längs des Euphrat mit Glück gesichert. Ebenso unternahm sie Bemühungen, eine gewisse Bildung und Gesittung unter den Beduinen einzupflanzen, indem sie auf besonders in Konstantinopel errichteten Schulen die Söhne angesehener Scheichs unterrichten läßt.[33]) So kann mit der Zeit der Erfolg nicht ausbleiben, am Rande der Steppe eine friedliebende, seßhafte ackerbautreibende Bevölkerung zu schaffen und die ungebärdigen Stämme in die arabische Wüste zurückzutreiben.

Eine Kultivierung des unteren Mesopotamiens muß einer weit späteren Zukunft vorbehalten bleiben, einesteils weil die Wiederinstandsetzung der großen verfallenen Bewässerungswerke Babyloniens bis zu ihrer Rentierung Unsummen verschlingen, anderseits weil das Klima dort nur einen Landbau mit einheimischen Arbeitskräften, also eine Niederlassung von Einwanderern als Plantageneigentümer oder Pächter einzig gestatten würde.[34])

Diejenigen Bedingungen, die nach gleichlaufender Ansicht fast aller oben erwähnter Schriftsteller zum Schutze der Kolonisten wie zur wirksamen Unterstützung des ersten Anbaues für eine im türkischen Lande zu entwickelnde landwirtschaftliche Pionierthätigkeit von der türkischen Regierung notwendig zu fordern sind (Bewahrung der Staatsangehörigkeit, Steuernachlaß auf 5—10 Jahre, Einfuhrerleichterungen für alles bei der Einwanderung eingebrachte Material), hätten selbstverständlich auch für Obermesopotamien als Grundlage gesicherter Kolonisationsarbeit zu gelten.

Meine verschiedentlichen Reisen in der asiatischen Türkei führten mich bereits früher zu der Betrachtung, in welchem Maße eine Einpflanzung deutscher Ackerbauer Aussichten auf Verwirklichung trägt (Deutsche Kulturmission in Kleinasien, Deutsche Geogr. Blätter XII, 3). Eines fehlte mir noch in der Kette meiner Beobachtungen und Beweise, nämlich die Prüfung und Darlegung der Möglichkeit und des glücklichen Ausgangs derartiger geschlossener Kolonisation im größeren Stile unter dem Klima und inmitten der rasse- und religionsfremden Bevölkerung Vorderasiens. Wohl liegt ein Hinweis auf die günstige Entfaltung der deutschen Kolonien in Palästina nahe, die infolge der Auswanderung der Mitglieder der württembergischen religiösen Vereinigung der Templergesellschaft entstanden sind. Jedoch die Volkszahl der dortigen vier Niederlassungen Haïfa, Jaffa, Sarona und Rephaïm-Jerusalem übersteigt kaum 1500 Seelen, und ihre Begründung (1868, 1869 und Nachschub in späteren Jahren) reicht kaum ein Menschenalter zurück.[35]) Ausgiebige Beantwortung jener wesentlichen Fragen fand ich durch den Augenschein der Lage der schwäbischen Dörfer in

Transkaukasien, deren ansehnlichste und wichtigste ich im Anschluß an meine Mai bis Juli 1900 ausgeführte Tour längs der südpontischen Küste und durch das nördliche Armenien zu besuchen Gelegenheit hatte. Bei ihnen handelt es sich um einen numerisch weit bemerkenswerteren Vorstoß, und vermag man ihre Anpassungsversuche auf einen Zeitraum von beinahe neun Jahrzehnten zu überblicken.

Dem französischen Kolonialtechniker steht mit Algerien und Tunesien ein Landgebiet subtropischer Zone zur Verfügung, auf dem er die durch Jahrzehnte unter den verschiedensten Prinzipien geleistete staatliche Besiedlungsthätigkeit zur Beurteilung heranzuziehen imstande ist. Wir Deutsche, die wir Millionen unserer Söhne zur Befruchtung fremder Erdschollen hinausgesandt haben und noch in Zukunft stattliche Scharen von Auswanderern abgeben werden, sind noch nicht in Besitz eines kolonialpolitisch uns angegliederten Beobachtungsfeldes gelangt, das für Vitalität unseres Stammes wie für die Bedingungen organisierter deutscher Ansiedlungen die Richtschnur bieten könnte. Um die kolonisatorischen Kräfte unseres Volkstums zu erkennen, stehen uns allerdings Hunderte von Volksinseln in aller Herren und aller Erdteile Ländern zu Gebote. Eine Pflicht, die der deutschen Kolonialwissenschaft gegenwärtig erwächst, ist nun, Bildung und Entwicklung aller jener Siedlungsherde zu verfolgen und an die Ergebnisse solcher Forschung die nötigen Berechnungen und Hoffnungen zu knüpfen.

Namentlich der Osten Europas giebt ein treffliches Bild der Entstehung und Schicksale einer von deutschen Volksbestandteilen unternommen ländlichen Ansiedlung. $2\,^1/_4 - 2\,^3/_4$ Millionen Abkömmlinge deutscher Einwanderer sitzen heute in mehr oder minder scharf sich abtrennenden Siedlungscentren in Galizien, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Wolhynien, in Südrußland, in der Krim, an der Wolga.[36]) Eines ist bei Prüfung das Stammestums dieser Kolonisationszüge auffallend: die Alleinherrschaft mitteldeutscher und süddeutscher Stämme, der Sachsen, Rheinfranken, Alemannen, Schwaben. Insbesondere letztere sind an den meisten der genannten Gebiete in der Ueberzahl. An $1\,^3/_4$ Millionen Schwaben, also eine Bevölkerung, wie sie an sich ein stattliches Kolonialreich schon bilden könnte, hat man in jenen Gegenden zu zählen, sodaß dieser Volksstamm sich unbestreitbar in Osteuropa ein bewundernswertes Denkmal kolonisatorischer Fähigkeit und nationaler Zähigkeit errichtet hat.

Eine fast unbekannte Thatsache, die unsere Beweisführung in bedeutendem Maße stützt, ist das Hinüberdrängen der Schwaben nach der asiatischen Zone.

Die überschüssige Volkszahl aus Südrußland tastete von der Dnjepr und Djnestr wie von der Krim hinüber übers Asowsche Meer an die Ufer des Kubánflusses und von dort nach Ciskaukasien. Ihre Dorfschaften gruppierten sich im Gouvernement Stawropol um

die gleichnamige Stadt, im Wassergeäder des Kumá nördlich und nordwestlich von Pjätigorsk, im Flußland des Terek nördlich und nordwestlich von Wladikawkas. Wir stehen hier schon in den Vorbergen der Ketten des Großen Kaukasus, unweit des Elbrus- und Kasbekgipfels, im Gebiet von Wasserläufen, die bereits dem Kaspischen Meere zurinnen. In den dreißiger und vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts entstehen diese Ansiedlungsherde, alle zwei oder vier Jahre ein neuer: Johannisdorf, Martinsfeld bei Stawropol; das Land Bethanien mit Tempelhof und Kana unweit Pjätigorsk; die reichen Fluren von Gnadenfeld und Alexandersdorf vor Wladikawkas. Doch schon ist diese Schar stellenweise der Russifizierung anheimgefallen. Namenswahlen wie Nikolajewska, Orbelianowka, Alexandrowskaja, Constantinowka treten auf, und in einzelnen Dörfern gesellen sich russische Gehöfte neben deutsche.[37])

Bemerkenswerter zeigt sich die Besiedlungsgeschichte, die jenseits der hohen Bergbarrieren in Transkaukasien sich abspielt. Sie setzt früher ein, sie geschieht mittels eines großen einheitlichen Stromes aus Württemberg selbst, sie hat die ganze Stetigkeit deutscher Arbeit, die volle Reinheit deutscher Aneinanderkittung gewahrt. Sie legt insbesondere für die zumeist bezweifelte Acclimatisationsanlage der germanischen Rasse Zeugnis ab. Inmitten der Sitze von Grusinern, Armeniern, Tataren leben dort gegenwärtig im Thal der Kurá und seiner Nebenflüsse wie in den Hochlandshalden der nordarmenischen Gebirgsausläufer in elf meist blühenden Dörfern ungefähr 9000 Deutsche, die Nachkommen der einstigen schwäbischen Auswanderer in der dritten Generation.

Wie zur späteren Gründung der Templerkolonien in Palästina gab das in Schwaben so oft und lebhaft in Erscheinung tretende Sektirertum den Anstoß zum Auszug der „brüderlichen Auswanderungsharmonien der Kinder Gottes", wie sie sich in frommem Selbstbewußtsein nannten.[38]) Kaiser Alexander I. bewog auf dem Wiener Kongreß den König Friedrich F. von Württemberg, von dem bestehenden Auswanderungsverbot im Einzelfalle abzusehen und seinen Unterthanen für sechs Jahre freies Abzugsrecht zur Ansiedlung auf russischem Boden zu geben. Rußland hatte sich eben damals weiter nach Süden zu vorwärts geschoben. 1792 war das Kubângebiet unterjocht worden, aus den Jahren 1801, 1804, 1813 datiert die Eroberung von Georgien, Mingrelien und Schirwân. Deutsche Kolonisten sollten wie vordem im Süden Rußlands im tödlichen Kampf mit Klima und Boden die abendländische Kultur zu Gunsten der russischen Machtausbreitung hierher verpflanzen.

Der Osten, das Land der aufgehenden Sonne, der Lichtstärke und Lichtfreudigkeit war in den Augen jener religiösen Schwärmer die idealste Stätte für Glaubenshelligkeit und Verjüngung, wo sie unangefochten in selbstverleugnerischer Arbeit und Selbstzucht den von Bengel und Oetinger erträumten Anbruch des „Tausendjährigen Friedensreiches Christi auf Erden" zu erwarten vermöchten. So

verließ denn 1816 mit dem Ziele nach dem sagenumwobenen Kaukasien eine Plänklerschar von etwa 40 Familien das Schwabenland, aus Schwaikheim im Oberamt Waiblingen stammend. Der Massenauszug, aus Stuttgartern, Eßlingern, Reutlingern, Nagoldern, Freudenstädtern und anderen zahlreichen Ortschaften des Neckar- und des Schwarzwaldkreises sich zusammensetzend, erfolgte April bis August 1817 vom Sammelplatz Ulm die Donau abwärts über Wien nach Ismaïl und Odessa und zwar in 14 Kolonnen zu je 100 Familien, insgesamt an 6000 Seelen.

Fieberepidemien rissen bald gewaltige Lücken. 1100 Personen starben in Ismaïl in einer einzigen Woche. Manche Familie verblieb unterwegs, in den schwäbischen Ortschaften Ungarns und der Walachei sich festsetzend; viele, weiterer Strapazen unfähig, gesellten sich zu den Niederlassungen ihrer Landsleute im bessarabischen und Chersonschen Gebiete. Nach mehrmonatlicher Rast in Odessa begaben sich 400 im Glauben ihres Gottesstreitertums unerschrockene Familien, vermehrt durch 100 in Südrußland bereits ansässige, auf die Weiterreise nach ihrem gelobten und ersehnten Land, von den russischen Behörden durch militärische Eskortierung und Darreichung von Barmitteln, Wagen, Pferden wacker unterstützt. Die Wanderung geschah in zehn Zügen zu je 50 Familien über Taganrog, Stawropol und die grusinische Heerstraße. In den Monaten September bis November 1818 erreichten sie Tiflis.

Nicht lange Rast ließ man in Tiflis den Ankömmlingen. Ziemlich schnell entsandte man sie an die Stellen, wo ihre Ansiedlung stattfinden sollte, nachdem vorher gewöhnlich etliche von ihnen das von der Krone bezeichnete Land geprüft hatten. Den ersten Einwanderern aus Schwaikheim war 35 Werst östlich von Tiflis in einer fruchtbaren Ebene an der Jorá, einem Nebenfluß der Kurá, ein zukünftiger Wohnplatz bestimmt worden. Sie wurden zunächst in den armseligen Hütten eines Grusinerdorfes Norkobi, 25 Werst östlich von Tiflis, bis Ostern 1818 einquartiert, wo sie sich mit Verfertigung von Bauerngerätschaften, von Wagen, Pflügen u. s. w. beschäftigten. Dann wandten sie sich weiter nach Osten, nahe dem gesegneten Weinland Kachetien, dem ihnen zugewiesenen Ansiedlungsfeld, zu. Mit Hilfe russischer Soldaten erstanden bald die ersten Wohnhäuser und wurde der Grund zu der Ortschaft „Marienfeld" gelegt.

Wie die Ankunft kolonnenweise sich zutrug, so erfolgte auch meist sofort nach diesen Abteilungen, in denen sich die Angehörigen der benachbarten heimatlichen Dörfer zusammengefunden hatten, ihre Wohnhaftmachung. Mannigfaltig waren die Enttäuschungen, welche die Einwanderer in den ersten Jahrzehnten zu erfahren hatten. Kein Land, wo Milch und Honig floß, nahm sie auf, sondern leeres, mit Dornen bewachsenes Steppengebiet oder üppiges, von Fruchtbarkeit strotzendes Sumpfland, das sie mit tückischen Fiebern überfiel. Die heißen, trockenen Sommer rafften Hunderte

dahin. Verschiedentlich hieß es die Plätze wechseln, die eben gebauten Wohnhäuser abbrechen und neue aufrichten, wenn sich in der Folge die Lage der Ortschaft als zu ungesund ergab. Jedes Jahr hatten sie neue Erfahrungen zu sammeln, wie man die Ackerung und Ernte sich dem unbewohnten Klima und Boden anschmiegen mußte.

Vornehmlich in der weiteren Umgebung der beiden damals größten Bevölkerungscentren Tiflis und Elisabethpol fand die Niederlassung statt. Die von der ersten Kolonne ausgeschickten Vertrauensmänner hatten sich für eine 25 Werst südwestlich von der Hauptstadt gelegene Stelle am Flüßchen Assuret entschieden. Ein kleiner, bei Regenwetter aber die Uferschollen weithin tränkender reißender Waldbach, durchfließt die Assuret ein enges Gebirgsthal. Etwa am mittleren Laufe dieses Flüßchens, wo die teils mit Niederwald bewachsenen, teils kahlen schroff gebildeten Bergwände in ein fruchtbares Hügelland übergehen, da ließen sich die Ansiedler nieder und erbauten „Elisabeththal".[39]) Die drei Lebensbedingungen glücklichen Gedeihens, gute Luft, guter Boden, gutes Wasser waren vorhanden, und so ist heute Elisabeththal die gesündeste, wenn auch nicht reichste Ortschaft Transkaukasiens geworden. Denn außer der schmalen Uferzone des Assuert fordert der trockene, steinige, Hügelboden viel Schweiß und Zeit zur Bebauung. Weniger glücklich war die vierte und fünfte Kolonne. Sie hatten an den Ausläufern der armenischen Gebirgskette unweit der Heerstraße Tiflis-Elisabethpol (180 Werst südöstlich von ersterem) beim Ausfluß des Schamchor aus den wilden Bergschluchten in einer Ebene von fettem, üppigem Boden einen Platz ausgelesen. Die Mahnungen der Einheimischen, daß die dortige Erde zu feucht und von Fieberdünsten überlagert sei, blieben unbeachtet. So starben in „Katharinenfeld" denn nach Verlauf eines Jahres schon von 700 Ansiedlern 256, also über ein Dritteil. Die Ueberlebenden flüchteten nach einem besser gelegenen Fleck, nämlich in die breite Thalsole des Muschawerflusses, 60 Werst westlich von Tiflis. Reicher Segen hat für das einstige Unglück entschädigt. Heute dehnen sich zu Seiten des Muschawer, der in zahlreichen Rinnsalen das Land bewässert, die prächtigsten Weingärten und Obstpflanzungen, und ansehnlich erheben sich die zweistöckigen, mit zierlichen Holzveranden umzogenen steinernen Wohnhäuser der Kolonisten, ein beredtes Zeugnis von nie rastendem Fleiß und Gottvertrauen.

In unmittelbarer Nähe von Tiflis fanden drei Gründungen statt, die von „Tileth" mit 17 Familien, 16 Werst westlich, von „Alexandersdorf", 5 Werst nördlich mit 26 Familien, und von „Neutiflis". Am östlichen Ufer der Kurá sieht man heute Felder und Weiden sowie kleine Obstgärten sich um das saubere Dörfchen Alexandersdorf ziehen. Da eine stärkere kunstgemäße Bewässerung des Bodens wegen des mehrere Meter über dem Fluß gelegenen Ufers und infolge der Schwerfälligkeit der Ansiedler in technischen

Dingen bisher nicht bewerkstelligt wurde, ist bis heute die Viehzucht ihr Haupterwerbszweig geblieben. Alle Morgen bei Tagesgrauen fahren kleine Ein- und Zweispännerwagen, meist von Frauen und Mädchen kutschiert, durch die Stadt, die Milch, Butter und Käse zu Markt bringen. Der geplanten Hebung von Tiflis Rechnung tragend, las Gouverneur Jermolof die besten Gewerbekundigen, vornehmlich Strumpfwirker, Weber, Tuchmacher, Nagelschmiede, aus allen Kolonnen aus und bildete aus ihnen eine besondere Handwerkerkolonie, 2 Werst nördlich von der damaligen Stadt. Bald wuchs Tiflis aus seinem einstigen Umfang heraus und rückte an die deutsche Niederlassung Neutiflis heran. 1861 wurde dies als deutsche Gemeinde aufgelöst und mit Tiflis verbunden. Gegenwärtig zeichnet sich jener Stadtteil durch breite Straßen mit modernen Häuserbauten und mächtigen Baumreihen aus. Die bescheidenen Häuschen, welche die Zeit der ersten Ansiedlung bezeugten, sind längst verschwunden. Die Eigentümer der Villenbauten und Mietskasernen sind zur verschwindenden Minderzahl Deutsche. Die Armenier waren es, die durch allerlei Verlockungen und Versprechungen den Kolonisten Haus und Hof abzuschwindeln verstanden und auf dem Grund der alten Kolonie ihre Spekulationen trieben.

Für die Mitglieder der achten, neunten und zehnten Kolonne war ein Platz im Kreis Elisabethpol bestimmt. Die dorthin entsandten Vertrauensmänner kehrten unzufrieden zurück und jammerten, daß man mitten zwischen ungläubige und wilde Tatarensiedlungen zu sitzen käme. Alle Bitten auf Gewährung von Land in der Nähe der übrigen Kolonisten blieben unerhört. Die Zaudernden wurden schließlich gewaltsam durch Kosaken an ihren Bestimmungsort transportiert. „Helenendorf" benannte man diese stärkste, mit 126 Familien gebildete Kolonie, die sich nach mannigfachen Mühsalen zur reichsten und neben Katharinenfeld zur bevölkertsten aller Kolonien emporgeschwungen hat. Prächtig ist die Lage des Ortes. Nähert man sich von Elisabethpol, so stehen breite Gebirgsketten im Hintergrunde. Plötzlich erhebt sich zur Linken ein grüner, mit Buschwerk überzogener Bergkegel, und neben ihm öffnet sich eine Thalschlucht, aus der ein stattlicher Fluß hervorschießt. An seinen Ufern hat sich das Eden von Helenendorf ausgebreitet. Wie bei Katharinenfeld geben die lebhaft pulsierenden, hier meist durch kunstvolle unterirdische Schachte gespeisten Kanäle aller Bodenkultur Saft und Leben. Ein feuriger Wein gedeiht auf dem kreidigen Felsboden. Erst wollte es erscheinen, als ob eine Zukunft Helenendorfs kaum zu erwarten sei,[39]) aber seitdem durch die Bahnlinie Batum-Tiflis-Baku das nur 11 Werst nördlich gelegene Elisabethpol dem Verkehr erschlossen wurde, hat sich der Absatz der Produkte der Kolonie mächtig entwickelt.

Eine Niederlassung, die ebenfalls im Gouvernement Elisabethpol, und zwar 32 Werst nordwestlich von der Kreishauptstadt, hauptsächlich von den Angehörigen der sechsten und siebenten Ko-

lonne errichtet wurde, war „Annenfeld". 6 Werst südwestlich der alten Festung Schamchor, nahe der Stelle, wo Katharinenfeld ursprünglich stand, ist das mit ziemlicher Menschenzahl (an 600) ins Leben gerufene Dorf nie zu hohem Gedeihen gelangt. Aehnliche Nachteile wie bei Altkatharinenfeld liegen vor. Auf humushaltigem durchwässerten Boden fruchten vorzüglich Weizen, Gerste, Hirse, Mais und Reis. Die Ausdünstungen jedoch, welche aus den Bewässerungsgräben aufsteigen, bleiben über den Feldern, da ein reinigender Luftzug durch vorliegende Bergreihen abgehalten wird. Der Sommer bringt unerträgliche Schwüle und dichte Mückenscharen, die den Bodenbestellern die denkbarsten Leiden verursachen. Auch frisches Trinkwasser fehlt.

Ein Landsmann, Prof. Kolenati,[41]) der im Jahre 1843 den Ort besuchte, weissagte, daß ein kräftiges Aufblühen nie zu erwarten sei. Wie ungesund die Lage von Annenfeld war, beweisen die Sterblichkeitsziffern. Von 600 Seelen, die sich 1818 ansiedelten, verzeichnet die Kolonialverwaltung 1819 noch 427. Von 1819 bis 1832 starben 360 Seelen und wurden 94 geboren. Die 161 Ueberlebenden beschloß man in letzterem Jahre in den übrigen deutschen Dörfern zu verteilen. Dies geschah. Jedoch mit nur ungenügendem Land bedacht, kehrten sie 1836 bereits an ihren alten Ansiedlungsplatz zurück. 1846 wurde ihnen 18 Werst vom Dorfe am Gebirge Weideland zugewiesen, auf dem sie den Sommer verbrachten. Das hielt wenigstens die stete Abnahme der Bevölkerung hintan. Und schließlich wanderte das ganze Dorf höher hinauf, sodaß jetzt das der Bebauung unterstehende Land zu Seiten des Schamchor hauptsächlich zu Füßen der neuen Ortsanlage sich breitet. Ein Reisender, der Mitte der neunziger Jahre Annenfeld berührte, ein Schweizer Namens Waldvogel, traf dort infolge der durch die Umsiedlung gemilderten klimatischen Gefahren auf leidliche Wohlhabenheit.[42]) Es ereignete sich also, was z. B. auch in der Mitidja südlich der Stadt Algier bei elsässischen Bauern sich zutrug, daß selbst in ungünstiger Lage in der dritten Generation eine bemerkenswerte Anpassung sich vollzogen hatte.

Welche Lücken das Klima in die Reihen der Kolonisten riß, bezeugten schon die für Altkatharinenfeld und Annenfeld genannten Zahlen. Glücklicherweise stehen in der Höhe der Verluste diese Ortschaften einzig da. Doch auch Kriegsnot und Epidemien forderten starke Opfer. Von den empörerischen Tataren wurden bei einem persischen Einfall 1826 Helenendorf, Annenfeld und Katharinenfeld arg verwüstet und die Frucht der bittersten Erstlingsjahre vernichtet. Der Perserchan verfuhr übrigens mit den gefangenen Kolonisten äußerst milde. Er hatte sogar ihre Ansiedlung in Persien im Auge. Ja, ein Jahrzehnt später machte sich sogar eine Schar Wanderlustiger aus Neutiflis nach Nordpersien auf, kehrte aber tief enttäuscht nach einigen Jahren in die Heimat zurück. Noch mehr Menschenleben als der Persereinfall[43]) kostete 1829 die Pest

in Annenfeld und Helenendorf und im folgenden Jahre die allerorten auftretende Cholera.

Eine Ergänzung der Lücken und Auffrischung des Blutes durch neuen Zuzug trat, wenn auch in mäßiger Zahl, zu Anfang der vierziger Jahre ein. Die wenigen Familien, die aus Württemberg selbst kamen, waren Angehörige der Vorausgezogenen. Das Hauptkontingent stellten die Deutschen Südrußlands. So geschah im westlichen Transkaukasien 1842 die Gründung von „Freudenthal" in der Nähe von Abastuman (nordwestlich von Achalzich). Und ein Jahr später wandten sich etwa 40 Familien, zumeist aus Berdjansk gebürtig, an den südöstlichen Fluß der großen Kaukasuskette, und zwar ins Thal des Bir Saghat, unweit Schemacha. Die Wahl der Besiedlungsstätten war wenig wohlerwogen. Prof. Koch, der ihre Niederlassung damals streifte, schildert ihre traurige Lage folgendermaßen:[44]) „Einige Häuser standen schon fertig da, trugen aber wie die Menschen, die sie bewohnten, schon den Keim des Verfalls in sich. Andere waren, noch gar nicht vollendet, schon zur Ruine geworden; denn ihre Besitzer hatten die ungesunde Gegend schon wiederum verlassen oder wurden die Beute des Todes. Die meisten Kolonisten wohnten noch in denselben überdeckten Wagen, auf denen sie aus ihrer Heimat hergekommen waren." Die Reste dieser verunglückten Siedlung wandten sich im Herbst 1844 nach Annenfeld und führten eine Verstärkung des ziemlich zusammengeschmolzenen Dorfes herbei. Auch die Abastumaner verließen, unzufrieden wegen der Spärlichkeit des Landes und wegen des mangelnden Anschlusses an ihre Landsleute, bereits nach sechs Jahren ihre Plätze und bauten ein neues Freudenthal unterhalb Marienfeld am Joráfluß, sodaß sie von dieser Kolonie nur durch ein dazwischen gelegenes Grusinerdorf geschieden sind Allerdings der überfette, in gleicher Höhe wie das Flußbett befindliche Boden giebt im Gegensatz zu dem an einer Anhöhe sich gruppierenden gesünderen Marienfeld Veranlassung zu regelmäßig auftretenden Fiebererkrankungen, sodaß im Volksmund für den Ort der Name „Jammerthal" umläuft.

Langer Jahrzehnte bedurfte es, ehe eine gewisse Widerstandsfähigkeit der Ansiedler gegen die klimatischen Einflüsse sich einstellte, sodaß eine stetige Vermehrung ihrer Dörfer vor sich ging. Zu Anfang der vierziger Jahre hatte sich die Bevölkerung noch um weniges gehoben. Ja, selbst die Einwohnerziffer des Jahres 1869 ergiebt, wenn man die 1818 Eingewanderten auf 3000 schätzt, im Verlauf von 50 Jahren einen Zuwachs von nur 700—800 Seelen (vergl. die beigegebene Tabelle auf Seite 48).

Allmählich mit der zunehmenden Bluterstarkung beginnt auch eine immer vollkommenere Beherrschung des anfangs ihnen ungewohnten Grund- und Bodens. Rebenzucht und Feldfruchtbau, den örtlichen Bedingungen mit Geschick angepaßt, zeitigt einigen Wohlstand und einen steigenden Ueberschuß der Geburten über die

Sterbefälle. Es geschieht schließlich, daß das bei der Einwanderung zugewiesene Kronland, wo der Ankauf neuen Landes schwer durchführbar, für die erhöhte Familienzahl nicht mehr ausreicht und die überschüssige junge Generation an einigen Stellen auszieht, eine neue Dorfschaft zu bilden. So vermögen die Elisabeththaler 1858 das südlich hoher vulkanischer Gebirgsketten auf weidereicher Hochebene gelegene „Alexandershilf" in der Gegend von Zalga am Tschotschian, einem Nebenfluß des Chram, zu gründen. Derartig günstige Erfolge erzielen die Alexandershilfer mit Viehzucht[45]) und Errichtung von Käsereien — die Kolonialverwaltung hatte zur Unterstützung dieses neuen Thätigkeitszweiges eine erfahrene Kraft aus der Schweiz berufen —, daß sie wiederum an 40 Seelen in die Nähe von Kars zur Anlegung eines Tochterdorfs Paulinendorf (von den russischen Behörden Petrowska genannt) 1892 zu senden imstande sind. Und die Helenendorfer entschlossen sich Ende der achtziger Jahre, westwärts in einer Entfernung von ca. 20 Werst mit einer Anzahl jüngerer Familien, die der Ort nicht mehr ernähren konnte, eine Tochterkolonie mit Namen Georgsfeld zu bilden.

Gegenwärtig giebt es nun bereits drei Orte, die kaum mehr die Bezeichnung „Dörfer" verdienen, da sie bald 2000 Einwohner erreichen. Es sind Katharinenfeld mit 1822, Helenendorf mit 1819, Elisabeththal mit 1618 Seelen.[46]) Und auch an anderen Plätzen hat sich ein ähnlicher hoher prozentualer Zuwachs eingestellt. Alexandersdorf stieg im gleichen Jahrzehnt von 362 auf 482, das überaus gesunde Alexandershilf von 356 auf ungefähr 500 Bewohner. Es hat sich also — mit Ausnahme des örtlich äußerst schlecht gewählten Freudenthal — unzweifelhaft eine merkliche Acclimatisation glücklich vollzogen.[47]) So sitzen denn heute in Transkaukasien in elf meist blühenden Dörfern in einer Anzahl von ziemlich 9000 Seelen[48]) die Enkel und Enkelkinder deutscher Auswanderer und geben einen prächtigen Beweis dessen, was germanische Arbeitsfreudigkeit und Ausdauer selbst unter fremden Lebensbedingungen unter der Breite Neapels und Madrids[49]) zu leisten fähig ist.

Obst-, Getreide-, Kartoffelbau, Viehzucht, Milcherei und Käserei wie Rebenkultur bilden, wie wir sahen, die Hauptbeschäftigung der Kolonisten.[50]) Hauptquelle der Wohlhabenheit ist der anfangs von den Einwanderern mißachtete Weinbau geworden. Alle Flecken, die, wie Helenendorf und Katharinenfeld, begünstigt durch dazu geeignete Flächen, ihre Hauptkraft auf die Rebenzucht wenden konnten, sind zu erklecklichem Reichtum gelangt.

Es sind dort die breiten Alluvialthäler des Gamdscha und Muschawer, welche, durch zahlreiche Kanäle und Rinnen durchfurcht, dem Weinbau ein vorzügliches Feld geben. Nicht an den Berghängen — bei dem geringen Niederschlag in den Monaten Mai bis Oktober wird auf den Abhängen der Erdboden unter der

Sonnenglut zu dürr und rissig —, sondern in den stärker regelmäßiger Wasserzuleitung leicht zugänglichen Thalsohlen findet gemeiniglich die Pflege des Rebstocks statt.

So sehr auch in den einzelnen Ortschaften die Verwendung und Fruchtgebung des Landes in Abhängigkeit von der Lage desselben verschieden ist, im allgemeinen darf das Los aller jener Bauerndörfer heute als ein erträgliches, ja das einzelner als ein vorzügliches bezeichnet werden. Und die Fläche, die durch ihre Arbeitsamkeit unter Kultur steht, würde in Deutschland schon ein annehmbares Fürstentum darstellen. Es sind an Kronland (d. i. s. Z. überwiesenes Regierungsland) und durch Kauf allmählich erworbenem Grundeigentum gut 60000 Dessjätinen zu rechnen (1 Dessjätine = 1,092 ha.[51])

Ein schwerwiegender Vorteil liegt in den Händen der Ansiedler: derjenige der Unbeschränktheit der inneren Verwaltung. Die deutschen Kolonien unterstehen direkt dem Ministerium der Domänen in St. Petersburg. Ein in Tiflis ansässiger Kolonialagent fungiert als Vertreter der Regierung. Ein Schulze, der von den Bauern gewählt und hierauf von einem russischen Regierungsbeamten vereidigt wird, steht an der Spitze jeder Ortschaft. Zwei Beisassen sind ihm beigeordnet. In wirtschaftlicher Beziehung zeigt sich diese Freiheit von hoher Bedeutung. Gemeinderechtliche Regelung des Erbgangs — nur ein von einem deutschen Kolonisten abstammender Bauer oder ein mit einer Bauerntochter verehelichter Zuwanderer darf durch Erbfolge oder Kauf Haus oder Land erwerben —, eigene Bestimmungen über Handel und Wandel — die Errichtung eines Geschäftes oder eines offenen Ladens ist von der Bewilligung der Gemeindeversammlung abhängig — haben es vornehmlich vermocht, die Volksgenossen beisammen zu halten und das Eindringen fremder Rassenbestandteile, namentlich der durch wucherisches Geschick sich auszeichnenden Armenier abzuwehren.

Das schon erwähnte starke Bevölkerungswachstum, welches schon früher bei einigen Orten zur Anlage der genannten Tochterdörfer führte, beginnt gegenwärtig bereits eine der Bewahrung des Deutschtums ungünstig sich stellende Folgeerscheinung zu zeitigen. Für die wirtschaftliche Beihilfe mehrerer Söhne ist oft nicht genügend Land vorhanden. Die „Wirtschaften" — eine „Wirtschaft" nennt man den s. Z. bei der Verteilung von Grund und Boden seitens der Krone einem Bauernhofe zugewiesenen Landteil in Größe von 24—30 Dessjätinen — haben sich schon in „halbe" und vereinzelt in „Viertels"wirtschaften gegliedert,[52]) sodaß eine weitere Zerlegung unausführbar wird. In den reichen Weinbaudörfern fällt der Ueberschuß arbeitskräftiger Nachkommen weniger ins Gewicht, da sich hier infolge der aufgesparten Barmittel der Ankauf von benachbarten Privatländereien aus den Händen verarmter grusinischer Edelleute ermöglichen und somit die Bildung neuer Gutshöfe auf anderem denn auf Kronterritorium erzielen läßt. Je-

doch das im Gebirge gelegene, weniger bemittelte Elisabeththal, sowie einzelne Steppendörfer leiden besonders an der Knappheit des einst abgesteckten Krongutes, das zur heutigen Bewohnerzahl im argen Mißverhältnis steht.

Vereinzelt wohl lassen die für den landwirtschaftlichen Betrieb überzähligen Kräfte sich als Kaufleute oder Handwerker nieder.[53]) Jedoch nur wenigen läßt diese Thätigkeit im Heimatsorte Platz. So wenden sie sich nach den größeren kaukasischen Städten wie Batum, Kutaïs, Baku, vorzugsweise aber Tiflis! Und für die gemeinsame Ansiedlung in neu zu gründenden Dorfschaften ist die Gelegenheit verwehrt, nachdem die russische Regierung sich von der Zähigkeit der Schwabensiedlungen überzeugt hat. Sie sichert ihnen nur dann die Ueberlassung von Staatsländereien zu, wenn sie sich entschließen, zur Hälfte russische Bauern unter sich aufzunehmen. Regierungsagenten haben leider mit diesen Angeboten schon unter den Elisabeththalern Erfolg gehabt, als ich dort im Juli 1900 verweilte. Ist die Verbindung mit dem heimatlichen Herde erst gelöst, dann fällt zu bald nur auch das deutsche Stammestum, die deutsche Sitte und Sprache, die bis heute in jenen Schwabenkolonien selbst meisterlich gewahrt blieb.

Mein Besuch der schwäbischen Bauerndörfer lieferte meiner Beobachtung also folgende Thatsachen: eine ohne eine Spur von Degeneration wirkende deutsche Bevölkerung, die im Verlauf von ziemlich drei Menschenaltern sich zu prächtiger Lebenskraft durchgerungen hat, was den Beweis für die durchführbare Ansiedlung deutscher Elemente in subtropischer Zone erbringt,

ferner eine äußerst hohe Fruchtbarkeit der Scholle, wenn sie in rationeller Form, mit den Mitteln moderner Wirtschaftstechnik bearbeitet wird,

drittens eine glückliche Einschiebung unabhängiger Dorfschaften inmitten andersgläubiger und rassenfremder Bevölkerung,

und weiter, wie zugleich ein Hinweis auf die Templerkolonien und die gesamte Kolonisation im Osten Europas belehrt, die hohe Vitalität des schwäbischen Stammes und seine besondere Befähigung zur ländlichen Siedlung.

Eine Aehnlichkeit in der Bevölkerungszusammensetzung, im Klima, in der notwendig werdenden Bodenbearbeitung zwischen den beiden Gebieten, die nordöstlich wie südlich sich den Hochgebirgsketten des Inneren anschließen, zwischen Transkaukasien und den Gebieten des oberen Mesopotamiens, deren Nutzbarmachung durch deutsche ackerbauende Bevölkerung wir ins Auge faßten, liegt auf der Hand: Hier wie da nomadisierende Volksteile mohammedanischen Bekenntnisses; in beiden Ländern heiße und trockene Sommer — die um 4 Breitengrade nördlichere Lage Transkaukasiens wird gegenüber dem oberen Mesopotamien wieder durch sein heißes Thalklima, durch seine tiefe Einbettung zwischen hohen Bergketten

ziemlich ausgeglichen —; hier wie da bald breite Thalsohlen, zur Rebenkultur[54]) wie geschaffen, bald Hänge und Flachgebiete, die dem Anbau von Getreide sich bieten, bald Halden und Grasländereien, die zur Viehzucht sich eignen. An beiden Stellen verlangt die Bewässerung die wesentlichste intellektuelle und physische Thätigkeit. Wasser selbst ist vorhanden, in den Flußläufen, in geringer Erdtiefe; kein kunstvolles neu zu grabendes kostspieliges Kanalsystem erheischt es, sondern nur die Erhaltung und kunstgemäße Leitung der Feuchtigkeit zur Berieselung der Fruchtschollen. Was an dem einen Punkte Vorderasiens als unbestreitbare Leistung vorliegt, kann an dem anderen, ihm ähnlichen ohne jeden Zweifel ebenfalls zum Gelingen geführt werden!

Eine Erwägung ist noch heranzuziehen: Wie wäre das geeignete Bevölkerungsmaterial für das obere Mesopotamien zu schaffen und in der richtigen Form ins Land zu führen? Zwar ist die Zahl der jährlich aus Deutschland Auswandernden einigermaßen zurückgegangen, indem sie heute sich nur mehr in der Höhe von etwa 20000 bewegt. Immerhin ließen sich mit Leichtigkeit in jedem dritten oder vierten Jahr 300—500 mit einigem Barvermögen versehene Familien für Kolonisationszwecke heranziehen, die in geschlossener Anzahl in wohlerwogener Gliederung auf bestimmte nebeneinander gelegene Landkomplexe zu leiten wären. Denn für ein Squtter- und Farmerdasein einzelner Familien, wie es in Nord- und Südamerika oder in Australien wohl Platz greifen kann, für die beliebige Wahl eines Arbeitsfeldes inmitten von Wald und Steppe, ohne gesichertes Anlehnen an Nachbarn und Genossen ist im oberen Mesopotamien natürlich nicht die entfernteste Möglichkeit geboten.

Einer Ansiedlung im großen Stil müßte jedoch eine etappenmäßige Vorschiebung, eine plänklerartige sorgfältige Vorarbeit durch eine wohlverwendbare wirtschaftliche Elitetruppe vorausgehen. Und als solche Musterschar hätten unbedingt die mit den Lebensverhältnissen des Orients schon wohlvertrauten Schwaben in Berücksichtigung zu treten.

Dasselbe, was wir in Transkaukasien beobachteten, ist auch bereits in Palästina eingetreten. Die Angehörigen der Templergesellschaft wie die der evangelischen Gemeinden in Haïfa, Jaffa, Sarona und Kephaim-Jerusalem haben nicht mehr genugsam Raum zur wirtschaftlichen Verwertung ihres jungen Nachwuchses. Infolge der Palästinafahrt Kaiser Wilhelms widmete man in der Heimat diesen rührigen Kolonisten im Heiligen Land die verdiente Aufmerksamkeit und Würdigung. Auf Anregung des Freiherrn Joseph v. Ellrichhausen wurde in Deutschland, namentlich in Württemberg, die Förderung der deutschen Niederlassungen in Palästina in der Richtung ihrer Wünsche einer notwendigen Ausdehnung in Angriff genommen. Unter Beteiligung S. M. des deutschen Kaisers, S. M. des Königs von Württemberg, S. Durchlaucht des Fürsten Carl v. Urach und zahlreicher national-

gesinnter Kreise ist bereits ein Stammkapitel von 300000 Mark geschaffen worden. Es liegt auf der Hand, daß schwerlich geeignetere Vorkämpfer für eine ländliche Siedlung längs der Tracen der Bagdadbahn zu ermitteln wären als in den überschüssigen Kräften der Schwaben Palästinas. Sie haben sich dem Klima jener Zone angepaßt, sind in der nötigen wirtschaftlichen Behandlung von Grund und Boden erfahren und durch ihren bisherigen Wohnsitze speziell mit der dort vorherrschenden arabischen Bevölkerung vertraut. Mit Recht sagte kürzlich Prof. Sachau von ihnen: „Für alle Bestrebungen im Orient besitzt das Deutsche Reich ein vorzügliches Pioniercorps in den Württembergern von Jaffa, Haifa und Jerusalem, denen die arabische Sprache ebenso geläufig ist als die deutsche, die, ohne jemals in Deutschland gewesen zu sein, ebenso deutsch sind wie wir im Reiche Geborenen, nur daß sie nicht vom Parteihader angefressen sind und wie sämtliche Kolonien in der Fremde ein offeneres Auge, eine gerechtere Würdigung für die Weltmachtstellung haben, welche in wenigen Jahrzehnten aus geeinter deutscher Kraft unter der Führung dreier Kaiser erwachsen ist."

Eines macht sie gegenüber allen anderen Auslandsansiedlern deutscher Abkunft zu solchen Aufgaben in hervorragender Weise befähigt: sie sind deutsche Reichsbürger geblieben. Jene im Klima Vorderasiens ebenfalls vorzüglich gestählten überschüssigen Elemente aus den transkaukasischen Dörfern können leider weniger in Betracht kommen, wenn auch ihre vereinzelte Einreihung zur Verstärkung der neuen Kolonistenherde unbedenklich erscheint. Sie haben politisch ihr Stammestum aufgeben und falls sie nicht des mühsam errungenen Eigentums verlustig gehen wollten, die russische Staatsangehörigkeit erwerben müssen. Vom 2. Juli 1888 datiert jenes russische Regierungsdekret, welches alle diejenigen fremden Kolonisten mit Ausweisung bedrohte, welche sich weigerten, den russischen Unterthaneneid zu leisten.

Vorbildlich für eine korporative Organisation, welche sich den von uns gedachten Zielen widmet, dürfte die nach dem Reichsgesetz vom 20. April 1892 in Stuttgart gebildete Gesellschaft mit beschränkter Haftung sein, die durch Stammeinlagen einzelner Gesellschafter von mindestens 500 Mark für die Ansiedler in Palästina die zum Ankauf von Neuland erforderlichen Barmittel aufbrachte. Die betreffenden Summen werden als Darlehen gewährt. Die Sicherung derselben geschieht in Ermanglung einer eigentlichen Hypothekensicherheit, welche das türkische Recht nicht kennt, in der Form, daß die anzukaufenden Ländereien auf eine zu bestimmende Person in den Grundbüchern eingetragen werden. Als Jahreszins haben die Darlehensnehmer vier vom Hundert und außerdem als jährliche Abzahlung eins vom Hundert zu entrichten. So ergiebt sich eine Rückzahlung des gesamten Kapitals in ungefähr 42 Jahren.

Um den Gedanken einer zielsicheren Besiedlung Mesopotamiens in Fluß zu bringen und eines Tages in die That umzusetzen, hätte sich ein Kolonisationskomitee zusammenzuschließen, das unter Beamten und Offizieren, in der Bankwelt, in den Kreisen der Pioniere der Wissenschaft, in denen weitsichtiger Industrieller, unter intelligenten Landwirten, unter den in der Türkei ansässigen Deutschen, unter Agitatoren, die für nationalwirtschaftliche Aufgaben arbeiten, seine Vertreter suchen müßte.

Vor nahezu fünf Jahrzehnten beantragte der bayerische Gesandte am Bundestag eine gemeinsame Organisation der deutschen Auswanderung, um dieselbe nach Gegenden zu lenken, wo die Auswanderer nicht der Spekulation oder dem bloßen Zufall preisgegeben würden, sondern Aussicht auf eine sichere Existenz gewännen, wo sie ferner ihre Nationalität bewahren und mit dem Vaterlande in Beziehungen bleiben könnten. Die Zweckmäßigkeit und Ausführbarkeit erkannte der daraufhin ernannte Ausschuß wohl an, erklärte aber nach zweiundeinhalbjährigen Beratungen am 1. Juli 1858 in der für jene Zeit charakteristischen weitschweifigen und gewundenen Form: „daß der Ausschuß zur Zeit noch nicht imstande zu sein glaubt, irgend ein Land zu dem Zwecke in Vorschlag zu bringen, um die deutsche Auswanderung dahin zu lenken, daß ihm vielmehr vorerst hierzu noch weitere Erhebungen als unerläßlich erscheinen und daß es demzufolge dermalen noch nicht an der Zeit ist, die Mittel näher ins Auge zu fassen, die zur Erreichung des gedachten Zweckes anzuwenden sein dürften, und hierüber bereits Vorschläge zu machen".

Ist dem heute etwa, nachdem die ernstesten Studien, die gediegensten Vorschläge mannigfach vorliegen, nach Begründung eines einheitlichen mächtigen Deutschen Reiches, um ein wesentliches anders geworden? Geschehen organisierte Maßnahmen, um die gewiß nicht zu verachtenden Volksglieder, die in jedem Jahre deutsche Gaue verlassen, unserer Nation zu erhalten? Der Deutsche Kolonialverein seligen Angedenkens huldigte der Debattierung der brennenden Frage, wo ein passendes Kolonisationsfeld zu begründen, wie deutsche Auswanderer zu schützen seien. Seitdem die deutsche Kolonialpolitik ihre Entstehung gefunden hat, hat die Deutsche Kolonialgesellschaft das von jener gewählte Fahrwasser einer Begünstigung von Handelsniederlassungen zu Gunsten der deutschen Großindustrie und des Kapitalismus leider ebenfalls in der Hauptsache einhalten müssen. Erst kürzlich konnte dieselbe zur bedeutsamen Errichtung einer Auskunftsstelle für Auswanderer schreiten, für welche die Hilfe der deutschen Reichsregierung erhofft wird. Solange die kolonisatorischen Bestrebungen des Reiches sich nicht zugleich energisch der Aufgabe der Beschirmung und Seßhaftmachung der zur Auswanderung neigenden, so vorzüglichen deutschen Arbeitskräfte im Auslande zuwenden, wird ihre Kolonialpolitik eine wahre Volkstümlichkeit, namentlich im Süden Deutschlands, niemals gewinnen.

Deutschland gilt als der stärksten Mächte eine .. stark wie die „grande nation", wie das große Zarenreich und das vielstolze Albion, die alle im derben Zugreifen unsere Lehrmeister sein können.

Möge das neue Jahrhundert nicht ablaufen, ehe die Frage der gesicherten Volksansiedlung nicht gelöst ist, ehe in Mesopotamien nicht auch im Umkreis deutscher Dörfer deutscher Pflug und deutscher Spaten walten, ehe nicht in den Flächen zu Seiten des Euphrat und Tigris im Lande zwischen Aleppo, Urfa, Mardîn und Nssebîn durch deutsche Hand Getreidefelder wie in Südrußland gedeihen, in den Mulden der zahlreichen aus den Taurusbergen herabrinnenden Flüsse deutsche Weingärten wie in Palästina und Kaukasien prangen zum Nutzen und zum wirtschaftlichen Hochgang der Türkei und zu unseres Volkes wachsender Wohlfahrt.

Anmerkungen.

[1]) Die bekannte Euphrat-Expedition des Colonel Chesney datiert aus den Jahren 1835 und 1836. 1856 bildete sich in London eine Gesellschaft zur Ausführung der Projekte Chesney's (Alexandrette—Euphratthal—Bagdad) und entsandte diesen im selben Jahr mit dem Chefingenieur Sir John Macneil zu den nötigen Detailstudien nach Syrien. 1872 wurde auf Antrieb von Mithad Pascha die Euphratlinie in der Richtung Tripolis, Homs, Palmyra, Dêr, Anah. Hêt, Seludja, Bagdad abermals rekognosziert. (Vgl. Sprenger, Babylonien pag. 254 f., und Hochstetter pag. 30 und 42 f.)

[2]) Die Linien, welche dieses Komitee damals als wichtig in Erwägung zog, waren: a) Iskanderum oder Swedieh—Aleppo—Djaber am Euphrat längs des rechten Ufers des Flusses bis Kweït b) Iskanderum (Swedieh)—Aleppo—Balis am Euphrat längs des linken Ufers des letzteren oder am rechten Tigrisufer bis Bagdad, dann zurück längs des Euphrat bis Kweït. c) Iskanderum—Aleppo—Biredjik am Euphratufer—Diarbekr und am rechten oder linken Tigrisufer nach Bagdad und Kweït. d) Tripolis—Damaskus—Palmyra durch die nordsyrische Wüste an den Euphrat. Für das englische Interesse allein maßgebend war ein Angriffspunkt der Bahn am Mittelmeer. Hinsichtlich des Endpunktes gab man Kweït mit Rücksicht auf sicheren Anschluß an eine Schiffahrtsverbindung nach Indien vor Basra und Mohammereh den Vorzug.

[3]) Krauß. Deutsch-türkische Handelsbeziehungen. Jena 1901. pag. 5.

[4]) Nach seinen Vorschlägen waren folgende Tracen in vier Bauperioden zur Vollendung zu bringen.

I. Periode:	km
Samsun—Amasia—Siwas	392
Ismid—Angora—Diarbekr	1369
Swedieh—Aleppo—Diarbekr	485
Adabasar—Eregli	200
II. Periode:	
Mudania—Brussa—Bos-üjük	152
Eskischehr—Kutahia—Konia	472
Siwas—Kaisarieh	150
Diarbekr—Bagdad	886
III. Periode:	
Bagdad—Basra	440
Tripolis—Homs—Antiochia	256
IV. Periode:	
Tireboli—Erserum	390
Siwas—Erserum	464
Erserum—Bajasid	340
Total	6343

Seine Idee ging also dahin, mit einer großen, gewaltigen Hauptlinie den Rücken Kleinasiens zu überziehen und zwar in der Richtung von Scutari nach Angora durch das kappadocische und südarmenische Hochland eine Verbindung mit dem Tiefland des Euphrat und Tigris zu schaffen. Eine Anzahl von Nebenlinien sollen dann diesen Hauptstrang mit den Häfen des Schwarzen

Meeres, wie mit den Hauptküstenpunkten des Mittelmeeres in Berührung bringen. Auch jüngst wieder erhob Pressel seine Stimme in einer Brochüre „Réseau ferré de la Turquie d'Asie" (Wien 1900). Er schlägt heute eine Hauptader Scutari — Boli — Amasia — Siwas — Diarbekr — Nisibis — Mossul — Bagdad — Basra vor und stellt dieser Basisstrecke Hauptnebenlinien (embranchements principaux) und nach der Küste zu führende Ausfuhrbahnen (lignes isolées conduisant aux côtes) zur Seite. Als erstere nennt er Swedieh — Biredjik — Bitlis — Musch, Siwas — Erserum, Boli — Eregli, als letztere Balikesri — Panderma, Safranboli — Sinope, Karahissar — Ordu, Marasch — Jumurda, Kaisarieh — Jumurda, Konia — Selefkeh. Man sieht, seine früheren Pläne haben sich bedenklich gewandelt. Die Hauptroute legt er — unter vollkommener Ignorierung der schon bestehenden Trace der Anatolischen Bahn! — weiter nach Norden, und den Einflußkreis aller bestehenden Bahnen sucht er durch neue zum Meere geleitete Tracen zu schwächen. Nach den Auseinandersetzungen zu Eingang der Schrift (pag. 5):

„Le Gouvernement Impérial Ottoman ayant reconnu avec raison que, pour l'établissement de ses voies ferrées, le système des concessions partielles et comportant des garanties kilométriques, était onéreux pour le trésor et les populations a décidé (?) de rompre avec ce système. M'appuyant donc sur ce désir formel, qui d'ailleurs, est en tous, points, conforme à mes vues et aux principes que j'ai souvent développés, j'ai basé mon projet sur l'adoption du système des chemins de fer d'Etat par la formation d'une Société entrepreneur qui devra coopérer collectivement avec le Gouvernement, à la renaissance l'état économique de l'Empire"

geschehen seine heutigen Vorschläge zum Besten der Türkei! Der verdienstvolle Pressel hat es also nicht überwunden, daß er bei der Vollendung der durch seine Aufopferung in Fluß gebrachten Eisenbahnpläne — allerdings recht unbilliger Weise — beiseite geschoben wurde. Wenn er heute durch ähnliche Publikationen die deutsche Kulturarbeit untergräbt (— die Türken glauben machen, sie werden aus eigenem Vermögen derartige gewaltige Wirtschaftsaufgaben vollbringen, ist geradezu verwerflich —) so verdunkelt dies leider den Ruhm seines Namens!

Pressel rechnete für eine Route Ismid — Angora — Bagdad — Basra 2695 km. Zieht man hiervon die heute fertige Strecke Ismid — Angora (487 km) ab, so würden ca. 2200 km bleiben. Für die nördliche Variante ist diese Zahl um 200—300 km zu gering angegeben. 2700 km behält er auch für seine jüngst vorgeschlagene, die Trace der Anatolischen Bahn vermeidende Linie Ismid — Boli — Amasia — Diabekr — Basra bei. Schneider (Die Bagdadbahn S. 24) beziffert die Trace Konia — Bagdad auf 1600 km. Dies giebt bis Basra ca. 2050 km. Die gleiche Zahl nennt Schlagintweit („Überall") nach ihm vom künftigen Erbauer, Baurat von Kapp gemachten Angaben! Da die Bagdadbahn in der neuesten Projektierung das obere Mesopotamien quer durchschneidet, auch in fast gerader Linie von Mossul auf dem rechten Tigrisufer nach Bagdad geht, wird sie kaum eine größere Längenausdehnung als 2000 km haben, die fertige Strecke bis Konia eingeschlossen, also ungefähr 2800 km messen. Den zum Bau nötigen Kapitalaufwand schätzt man auf 350—420 Millionen Mark. Zu 40 % soll an diesen Summen französisches Kapital beteiligt sein. Gegenüber der Länge und den Kosten der großen sibirischen Weltbahn Rußlands vom Ural zum Stillen Ozean (7000 km mit 13½ Millionen Mark) tritt also die Bagdadbahn noch um ein Bedeutendes zurück!

[5]) Das wichtigste Ergebnis der Studienreisen Cernik's war die Thatsache, daß die Euphratthalbahn infolge höherer technischer und ökonomischer Schwierigkeiten hinter einer Tigrislinie zurückstehen muß. Spezielles darüber giebt Schweiger-Lerchenfeld in seiner Publikation der Expeditionsresultate (cf. das Litteraturverzeichnis am Schlusse des Buches) und Hochstetter pag. 45 f. Bemerkenswert ist auch das Urteil des Prof. Sachau (Reisenotizen S. 145). „Das Euphratthal hat nur die Bedeutung eines Passagelandes, einer Verbindungsstraße zwischen Nordsyrien und Babylonien; es hat niemals

eine große wirtschaftliche Bedeutung, niemals eine bedeutende landwirtschaftliche und städtische Kultur gehabt und wird sie auch niemals haben. Das Thal ist sehr schmal im Verhältnis zu seiner außerordentlichen Länge, und auf beiden Seiten findet sich nichts als Steppe oder Wüste."

[6]) Näheres im statistischen Anhang „Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei".

[7]) Nach den Angaben über das Betriebsnetz im Rechenschaftsbericht über das 12. Geschäftsjahr (1900).

[8]) Vgl. die Zusammenstellung im Anhang. Nr. I.

[9]) Beschreibung des Hafens und der Getreidespeicher der Anatolischen Bahngesellschaft in Dérindjé. Konstantinopel 1898.

[10]) Solche Agenturen befinden sich nicht nur in nächster Nähe des Bahnnetzes, sondern auch in fast allen wichtigen Plätzen Kleinasiens. Es bestehen fünfzehn Handelsagenturen, und zwar in Kaisarieh, Kirschehr, Josgad, Sfungurlu im Wilajet Angora, in Kiangri und Tscherkesch im Wilajet Kastamuni, in Nigdeh, Opruk, Alibey-ojuk, Karabunâr, Karaman, Eregli im Wilajet Konia, ferner in Isnik, Smyrna und Mersina. Außerdem zwei Kontrollagenturen in Kalaidjik und Köprükôi, drei Auskunftsagenturen in Sandikli, Dinér und Cassaba. Die Operationen der 1897 bestehenden Agenturen erstreckten sich gemäß des Rechenschaftsberichtes in jenem Jahr auf 5930 Tonnen Import und 15525 Export. 1900 ist ein Cammionagedienst für Waren zwischen Isnik (Nicaea) und Mekedjeh eingerichtet worden und ein Wagenverkehr für Reisende zwischen Konia und Nigdeh. Wünschenswert wäre es, daß auch europäischen Touristen die Routen der Anatolischen Bahn zugänglich gemacht würden, die landschaftlich, ethnographisch, historisch so reiche und prächtige Ausbeute geben. Zur Anregung in diesem Sinne schrieb ich in Westermanns Illustrierten Deutschen Monatsheften (März 1900) einen längeren Aufsatz unter dem Titel „Von Konstantinopel ins Herz Kleinasiens, eine Fahrt auf deutscher Eisenbahn". Die Errichtung einiger nach europäischen Begriffen eingerichteter Hotels von seiten der Bahngesellschaft an den interessantesten Orten würde auch den verwöhnten Reisenden zur Unternehmung eines mehrtägigen Ausfluges ins Innere Kleinasiens von Konstantinopel aus ermutigen.

[11]) Vgl. über die diesbezüglichen Maßnahmen die Jahresberichte des Agrikulturdienstes, bis 1898 verfaßt von Richard Herrmann (seine Erfahrungen sind im Werke „Anatolische Landwirtschaft" niedergelegt), von 1899 an von Kulturinspektor Scheiblich.

[12]) Cf. Scheiblich, Kurzer Bericht über den gegenwärtigen Stand der Arbeiten zur Hebung der Bodenkultur in Anatolien.

[13]) Dr. Zander stellt in dem Aufsatz „Einwirkung der kleinasiatischen Eisenbahnen auf die Hebung des Grundbesitzes" im Archiv f. Eisenbahnwesen (1894) das Wachsen der Zehntbeträge in den von der Bahn bedienten Gegenden durch Gegenüberstellung der Jahre 1888/89 und 1893/94 fest und zwar im Sandjak Ismid auf 65,06 %, in den Sandjaks Ertogrul und Kutahia auf 34,54 %, im Sandjak Angora 72,25 %; in Josgad auf 87,62 %. Seine Ziffern zeigen in den Sandjaks, die *nicht* an den Vorteilen der Erschließung des Landes durch den neuen Schienenweg teilnehmen, einen Stillstand, zum Teil sogar einen Rückgang der Zehntbeträge, und gleichzeitig damit ein bemerkenswertes ungünstiges Verhältnis der Steuerrückstände; dagegen in den innerhalb des anatolischen Bahngebietes gelegenen ein stetiges Aufsteigen der Zehntbeträge bei kaum nennenswerten Steuerrückständen! Ein Vergleich zwischen den Leistungen der Regierung mit der Erhöhung der Zehnten ergiebt, daß die bis damals an die Anatolische Bahn gezahlte Summe von Ltqs. 420534,88 in Wahrheit nur 185251,80 beträgt. Heute dürfte sich dieses Verhältnis noch mehr zu Gunsten der türkischen Regierung stellen!

[14]) Vgl. auch den Artikel von Dr. Aldinger: „Türkische Wanderungen. Auswanderung von Rumänen nach Kleinasien." Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirtschaft. Heft 17.

[15]) D. h. ein *nominelles* Kapital, das zu 60 Millionen Franks sich aus Aktien, zu 160 Millionen sich aus Obligationen zusammensetzt. Nachdem

Rechenschaftsbericht von 1900 sind infolge der Auslosungen die genauen Ziffern 59801500 und 160577430,83 Franks. Von den Aktien waren am 31. Dezember 1900 6439 voll eingezahlt, 113561 mit 60%.

[16]) Detaillierten Aufschluß über die Konzessionsbedingungen gibt die Publikation „Firman impérial de concessions et statuts de la Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie". Constantinople 1889. Eine Statistik über Einnahmen der A. B., über die Regierungszuschüsse, über Personen- und Warenverkehr findet sich in der Anlage II B.

[17]) Solche Konzessionsgesuche waren das des französischen Ingenieurs Cotard bezüglich einer Linie von Konia über Adana nach Aleppo und den Euphrat abwärts nach Bagdad, dasjenige des russischen Grafen Kapnist und nach ihm das von einer englischen Finanzgruppe unterstützte des Oesterreichers Rechnitzer. Letztere beiden erstrebten eine Route Alexandrette—Aleppo längs des Tigris nach Bagdad und weiter bis Kweït.

[18]) Der hochbedeutende Mineralreichtum der Gebiete des türkischen Reiches, dessen Hebung noch eine der Haupteinnahmequellen des Landes in Zukunft werden dürfte, findet sich in einem fachkundigen Aufsatze von Dr. E. W. „Ueber Bergbaubetrieb und Mineralvorkommnisse in der Türkei" (Mitteilungen des Deutschen Exkursionsklubs in Konstantinopel. 1898. Heft II) verzeichnet. Für die von der Bagdadbahn gestreiften Gegenden sind die betreffenden Minerale und Fundorte folgende:

Silbererze in Kebân am oberen Euphrat, nordöstlich von Malatia;
Silberbleibergwerk je eines im Wilajet Diarbekr und Aïdin;
Blei in Piridjwan (Kurdistan);
Kupfererz in Arghana Madén zwischen Charput und Diarbekr, in Tepechan bei Malatia, in Koschun, neun Stunden östlich von Arghana;
Eisenerz in Siwan-Madén (Kurdistan);
Chromeisenstein im Wilajet Aïdin;
Antimonerz und Schwefel ebenda;
Steinkohle am linken Ufer des Tigris bei der Ortschaft Herbol im Kasa Sacho südlich von Mossul;
Braunkohle bei Aias in der Provinz Adana, am Euphrat unterhalb Palu und Kemagh.
Petroleum ca. 30 reiche Quellen sieben Stunden östlich von Mendeli, ferner vier Stunden südlich Mendeli, auch 14 reiche Quellen bei Tus-Churmati unweit Kerkuk vierzig Stunden nördlich von Bagdad, auch in der Nähe von Alexandrette;
flüssiges Bitumen beim Dorfe Nimrud sechs Stunden südlich von Mossul, andere südlich von der Einmündung des großen Sâb, bei Djebel Hamrin am kleinen Sâb, bei Hêt am Euphrat.

Außerdem nennt Sachau (Reisenotizen S. 156) als Fundstätte von Steinkohlen Abû Sejjâd im Norden der syrisch-arabischen Wüste südöstlich von Aleppo. Vgl. auch über Mineralvorkommnisse Pressel l. c. S. 101 und 126. Cernik, P. M. Nr. 45 S. 10. Schneider, Bagdadbahn, S. 99 f. Rohrbach, W. W. 1901, Nr. 46, und „Die Woche" 1901 Heft 37: „Im Revier von Kerkuk ist Naphtha genug vorhanden, um alle Lokomotiven der Bagdadbahn von Konstantinopel bis zum Golf und alle Tigrisdampfer damit zu heizen." Das türkische Bergbaugesetz von 1861, im Jahre 1869 und wieder 1887 einer Revision unterzogen, bedarf noch immer wichtiger — kürzlich in Aussicht gestellter — Änderungen, ehe diesbezügliche Unternehmungen gesicherten Boden haben.

[19]) Schlagintweit („Deutsche Kolonisationsbestrebungen in Kleinasien") berechnet unter Zugrundelegung der Strecke Wien—Bombay die Verkürzung auf 57%. Er giebt folgende Zahlen: Wien—Triest ½ Tag Bahn, Triest bis Bombay 16 Tage mit einem Schnelldampfer direkten Dienstes. Summa 16½ Tage. Ueber Kleinasien wird man dagegen nur 9½ Tage brauchen und zwar Wien—Sofia—Konstantinopel mittels Schnellzugs 2 Tage, Kon-

stantinopel—Basra, ca. 2600 km Bahntrace, 3½ Tage. Basra—Bombay 4 Tage zu Schiff (pag. 25).

[20]) Rohrbach stellt gerade dieser eine bedeutende Entwicklung in Aussicht. Er schreibt im Aufsatz „Urfa, die Hauptstadt des deutschen Interessengebietes in Syrien und Mesopotamien" (Weite Welt 1901 Nr. 30): „In Urfa hat die armenische Hilfsbewegung durch deutsche Hand ein vom humanen wie nationalen Standpunkt gleich rückhaltslos zu begrüßendes Werk geschaffen, denn außer dem 300 Kinder zählenden Waisenhause ist erstens eine reich ausgestattete, für alle Konfessionen ohne Unterschied bestimmte Klinik mit einem Arzt, zwei Assistenten und einer Apotheke eröffnet, und zweitens eine Teppichfabrik mit Färberei und Spinnerei begründet worden, die nicht nur mehr als 400 Menschen Brot gibt, sondern auch einen der lohnendsten und zukunftreichsten Industriezweige des Orients in das Gebiet der dereinstigen deutschen Bahn und des vorwiegend deutschen Interesses verpflanzt hat. Die Teppichfabrik hat in den wenigen Jahren ihres Bestehens einen so guten Aufschwung genommen, daß diese Industrie, die den englischen und fremdländischen Firmen so enormen Gewinn bringt, schon jetzt in Urfa als eingebürgert gelten kann; noch einige Jahre, so wandert die Kenntnis und Kunst des Webens, die vorher hier fremd war, mit den Arbeitern und Arbeiterinnen, die sie in der deutschen Fabrik sich angeeignet haben, in die Häuser der Stadt und auf die Dörfer der Umgegend, und wenn eine Generation vergangen ist, so wird das hausindustrielle Bild dieser Gegend vielleicht ein ähnliches sein wie in manchen Gegenden des vorderen Anatoliens. Für das deutsche Interesse ist das insoferne von besonderer Bedeutung, als einerseits sowohl Rohmaterial als auch Arbeitskräfte in Urfa viel billiger sind als in Smyrna, anderseits die herrschende Liebhaberei für Orientteppiche naturgemäß auf Erweiterung der Produktionsgebiete für diese Ware hindrängt."

[21]) Bemerkenswert sind des weiteren die Hinweise des Professor Sachau auf Zusammensetzung von Grund und Boden und seine Bebauungsfähigkeit hinsichtlich der zu Seiten seiner Route Djesireh, Nsseibîn, Mardîn, Diarbekr, Süwerek, Biredjik gelegenen Gebiete S. 384, 389, 391, 408, 409, 419, 439, 444, 446.

[22]) Vgl. den Anhang Nr. I B.

[23]) Eine Schätzung des ausgenutzten und ausnutzbaren Kulturbodens in den einzelnen Territorien giebt Cernik l. c. S. 40/41.

[24]) Um von vornherein Mißverständnisse und Reibungen mit den türkischen Behörden zu vermeiden, müßten die etwa durch Kauf zu erwerbenden Privatländereien (melk) hinsichtlich ihrer Rechte, vornehmlich der Unantastbarkeit, durch ein Iradé gesichert werden. Bei den Nachteilen, die dem „mirieh" (Erbpacht- oder Staatsland) anhaften (Sequestrierung, Belegung mit beliebigen Steuerquoten), wäre es am ratsamsten, wenn die ev. von Staatswegen den Kolonisten überwiesenen Strecken durch einen Regierungsakt unter Belegung mit bestimmten Abgaben in „melk" umgewandelt würden. Vgl. hierüber Said Ruete „Meine Reisen in Syrien und Palästina" S. 258, sowie die Arbeit von Wilhelm Padel „Das Grundeigentum in der Türkei". Berlin 1900 u. 1901.

[25]) Auch für das östliche Nordmesopotamien, das einst reich bebaute und bevölkerte assyrische Kernland, sieht Rohrbach („Die Tigrisländer, Babylonien und die Bagdadbahn", Weite Welt 1901 Nr. 45), soweit es ein auf genügenden Niederschlag begründetes Kulturgebiet darstellt, westlich vom Tigris für die an den Sindjargebirgsstock sich anlehnenden Flächen, östlich für die Höhengelände bis zum Kleinen Sâb hinunter, die Wahrscheinlichkeit neuer Besiedlung geboten. Und Sachau nennt gleichfalls das Land von Djesireh nach Süden bis in die Gegend des unteren Sâbflusses eine reichgesegnete Kornkammer und die Abhänge des Gebirges ein Idealland für den Obstbau (Reisenotizen S. 156). Für deutsche Einwanderer liegen diese Strecken zu weit abseits vom Mittelmeer, auch würde sich von hier aus der Abfuhrweg der Bodenerzeugnisse bereits den Tigris abwärts nach Bagdad und den Persischen Golf bewegen.

[26]) Cernik fand auf seinem Wege von der mesopotamischen Wasserscheide gegen Nsfebîn Mitte April die Hochgipfel des Tûr-Abdîn noch verschneit. Er beobachtete hier starken Schneefall und häufige Regenschauer, in der Zeit vom 9. bis 19. April an fünf Tagen, ebenso nordöstlich von Urfa im Gebiet des Tschimtschai bei kalten Winden vom Karadja-Dagh gleichzeitig des öfteren kalten Regen (l. c. 2 pag. 25). Schäffli nennt in seiner Schrift „Zur physikalischen Geographie von Untermesopotamien" das Blachfeld von Obermesopotamien fast jährlich vorübergehend von Schnee bedeckt. Prof. Sachau machte auf seiner 1879/80 ausgeführten Reise folgende klimatische Beobachtungen bei der Strecke Djesireh, Nsfebîn, Mardîn, Diarbekr, Süwerek, Biredjik, Aleppo (Reise in Syrien und Mesopotamien 358 ff.):

10. Febr. 9 Uhr 51 Min. früh 13° R in Mossul.
13. „ starker Regen.
19. „ 8 Uhr 3 Min. „ 8° R in Djesireh. Schneidender Nordwind.
20. „ 7 „ 30 „ „ 9° „ „ Sha 'bânijje. Kalter Nordwestwind.
21. „ 7 „ 40 „ „ 8° „ „ Asnaur.
22. „ 7 „ 30 „ „ 8° „ „ Nsfebîn.
23. „ ? „ ? „ „ 8° „ „ Dârâ. Kalter Nordostwind.
29. „ 8 „ 53 „ „ 11° „ „ Mardîn. Strömender Regen. Straßen durch Schnee gesperrt.

1. März 7 Uhr 22 Min. früh 13° R
2. „ 8 „ 10 „ „ 11° „
3. „ 7 „ 22 „ „ 12° „
5. „ Regen in Strömen. Auf Wegen schmelzender Schnee.

} im Gebiet des Masius-Dagh. Östlich und nördlich von Mardîn.

9. „ 6 Uhr 30 Min. früh 7° R in Khânekî.
11. „ 8 „ 30 „ „ 12° „ „ Diarbekr. Nordsturm. Schnee. Hagel.
12. „ 9 „ 20 „ „ 11° „ „ Karabaghe.
13. „ 7 „ — „ „ 8° „ „ Genâghy.
14. „ Schneesturm.
15. „ 7 Uhr — „ „ 6° „ „ Süwerek.
16. „ 6 „ 55 „ „ 4° „ „ Karadjören.
17. und 18. März Schnee. Kalter Nordwestwind.
19. März 6 Uhr 36 Min. früh 12° R in Osmân Marâbî.
20. „ 7 „ 35 „ „ 10° „ „ Biredjik.
21. „ 6 „ 53 „ „ 10° „ „ Sembur.
22. „ 5 „ 50 „ „ 9° „ „ Akterîn.
2. April 9 „ 20 „ „ 15° „ „ Djisr.

1898 fand Prof. Sachau es in Mossul ebenfalls wieder in der Zeit vom 6.—15. März bitterlich kalt. Regen wechselte mit Schnee. Der ganze Winter war 1897/98 in jenen Gegenden ungewöhnlich kalt. (Reisenotizen S. 128 und 133.) Rohrbach notiert gleichfalls am 26. Januar 1901 in Mossul bittere Kälte und Schnee in den Straßen (Weite Welt Nr. 46 S. 720). Aus allen diesen infolge mangelnder regelmäßiger klimatischer Beobachtungen wertvollen Notizen für Nordmesopotamien geht die Herrschaft eines rein kontinentalen Klimas mit seinen starken Temperaturgegensätzen im Sommer und Winter hervor. Ferner hin beweisen dieselben, daß die Niederschläge im Berg- und Hügelland zwischen Biredjik, Diarbekr, Mardîn, Nsfebîn, Djesireh ziemlich bedeutend sind (sicher stärker als in Mossul, vgl. Klimatafel), für jede Kultur aber ausreichen. Man bemerke, daß er in den ackerbaureichen Gebieten von Ssamara und Ssaratow nur 336,6 resp. 357,1, also weniges mehr als in Mossul beträgt, in den anderen Gouvernements der südrussischen Schwarzerde 450—550 mm, d. i. ungefähr gleich dem in Ostpreußen und Posen.

[27]) Nach Terniks barometrischen Bestimmungen betragen die Bodenschwellen des hochmesopotamischen Randgebirges bei Nsfebîn 400—500 m und heben sich nach Mardin zu bis auf 1000 m. Nördlich und nordwestlich von Urfa stellen sich die Höhen der Thalsohlen am Karadja-Dagh auf 600—800 m. Urfa selbst liegt 560 m hoch, Diarbekr 626 m, Mardîn 1057 m, Nsfebîn 410 m, Mossul

240 m, Bagdad 50 m. Die Senkungen der Gebirge zwischen Urfa und Biredjik weisen Zahlen von 560—755 m auf. Für Biredjik findet Cernik 400 m. Jenseits des Euphrat steigt das Land wieder zum Amanus- und Kurd-Dagh aufwärts (Nisib 570, der obere Göksu 668, Aleppo 380, Aintab 805, Kilis 700). Daß diese Höhenmessungen wie überhaupt alle bisher unternommenen nicht absolut sicher sind und mit denen der „Map of Asia Minor", den Karten der Anatolischen Eisenbahndirektion, den Bestimmungen von Kapitän Maunsell nicht unbedeutend differieren, vgl. Dr. Richard Kiepert „Begleitworte zur Karte von Syrien und Mesopotamien" im Oppenheimschen Werke. Cf. auch. die übersichtliche Schichtenkarte zu v. Schweiger-Lerchenfelds Aufsatz „Die plastische Gliederung Vorderasiens" in P. M. 21. B. Heft 7.

[28]) Nach Hann „Die Erde als Ganzes, ihre Atmosphäre und Hydrosphäre" (Wien 1896) liegen die von uns bezeichneten Gebiete längs der Jahresisotherme von 20° C (Sig. 38 pag. 141). Auf der südlichen Hemisphäre läuft dieselbe Jahresisotherme durch das Kapland, durch das südliche und südöstliche Australien, durch Chile und die südlichen Provinzen Brasiliens, durch lauter Länder also, in denen die Pionierarbeit deutscher Ansiedler bereits die beste Probe bestanden hat. Die Januarisotherme (ebenda pag. 144), längs der Riviera, durch Albanien und das südliche Kleinasien laufend, zeigt 8° C, die Juliisotherme 32° C. Infolge ausschließlich trockener Hitze ist jedoch diese Temperatur leichter zu überwinden als das feuchtwarme heiße Klima Südbrasiliens.

[29]) Sachau, Reisenotizen S. 151, Oppenheim II, 83.

[30]) Sachau, Reisenotizen 139, Oppenheim II, 79.

[31]) Rohrbach (Preuß. Jahrbücher l. c. S. 140 f.) liefert charakteristische Beispiele.

[32]) Sprenger schreibt bez. dieses Punktes (pag. 277): „Mit den Nachkommen der aus Centralarabien eingedrungenen Horden muß man, wenn man das Land kolonisieren will, rechnen. Sie sind nicht sehr zahlreich, denn mit der Kultur, die sie brandschatzten, bis sie zu grunde ging, vernichteten sie ihre eigenen Hilfsquellen. Noch sind sie kriegstüchtig, und man könnte leicht mit ihnen fertig werden; es wird sich aber fragen, ob es nicht vorteilhafter ist, sie zu zähmen und sich mit ihnen zu verbinden, als sie in die Syrische Wüste zurückzuwerfen. Es giebt in allen Teilen der Wüste eine Anzahl schwacher unterdrückter Stämme, und diese würden sich mit Freuden den Kolonisten anschließen und Dienste unter ihnen nehmen. In der Umgegend von Urfa findet man Ueberreste von Beduinenstämmen, die wenig bemittelt sind und sich zum Feld- und Gartenbau bequemen. Dieses Schicksal trifft früher oder später alle, auch die mächtigsten Stämme. Die Tanuch, welche im zweiten Jahrhundert der Schrecken der Bewohner Centralarabiens waren, mußten sich auf den Libanon zurückziehen, und ihre Nachkommen sind die Nosairer. Die Kalbiten, welche zu Anfang des Islams die Syrische Wüste beherrschten, sind verdrängt worden, und ihre Nachkommen, wenn solche noch übrig sind, hat man vielleicht in den Jezidis in Cölesyrien zu suchen."

[33]) Oppenheim II, 89 f.

[34]) Sprenger, pag. 265 l. c.

[35]) cf. Anhang Nr IV.

[36]) Dr. Aldinger rechnet für die deutschen Dörfer Südungarns 900000 Seelen. Nach Schultheiß „Deutschtum und Magyarisierung" S. 68 f. giebt die Zählung von 1890 für den Banat 430644 an, für die Batschka 189051, für die sogen. schwäbische Türkei, die Gruppen zwischen Donau und Drau 212731, zusammen also 832436. Für Südrußland hat man nach Aldinger in Anschlag zu bringen 400000, Wolhynien 150000, die Wolgakolonien 350000. Zu diesen 1800000 kämen noch 217670 Siebenbürger (Schultheiß, S. 68) und nach meiner Schätzung 250000—300000 Deutsche in Kroatien, Galizien, Bulgarien, Rumänien, 20000 in Cis- und Transkaukasien. Das wären insgesamt 2300000.

[37]) Ueber die Geschichte der deutschen Siedlungen in Ciskaukasien ist wenig bekannt. Vereinzelte Notizen giebt Hahn, so in „Kaukasische Reisen und Studien" Leipzig 1896 pag. 14 f. Ein Bild der Entwicklung kann man entnehmen aus der Karte 7 des Kolonialatlas von Langhans. Die besten teils aber schon veralteten kartographischen Arbeiten für Cis- und Transkaukasien sind bisher die russischen Fünf- und Zehnwerstkarten des Generalstabs.

[38]) Die Einzelheiten der Auswanderung skizzierte ich nach der Schrenkschen Darstellung (cf. Litteratur) in der Beilage der „Allgemeinen Ztg.".

[39]) Cf. Schrenk, Geschichte der deutschen Kolonien in Transkaukasien. Derselbe hat das Verdienst, zum erstenmal durch Sammlungen von Mitteilungen aus den Dorfchroniken, aus den Archiven der Kirchen, sowie der Kolonialverwaltung und durch sonstige Nachforschungen ein ausführliches, für unsere Darstellung als wertvoll herangezogenes Bild über Entwicklung und damaligen Stand der Ansiedlungen gegeben zu haben.

[40]) Cf. das Urteil des Franzosen Dubois bei Moritz Wagner: „Reise nach Kolchis und den deutschen Kolonien jenseits des Kaukasus", Leipzig 1850, S. 135.

[41]) Reiseerinnerungen, Dresden 1858.

[42]) Reisebilder aus dem Kaukasus. Schaffhausen 1897, S. 49.

[43]) In Katharinenfeld wurden an 30 Personen am betreffenden Tage getötet und über 100 in die Gefangenschaft geschleppt, von denen nur wenige wiederkehrten. Von 430 Seelen retteten sich nur 250. Cf. „Der Schreckenstag von Katharinenfeld". Basel 1866.

[44]) Dr. Karl Koch, Wanderungen im Orient. Weimar 1847, III. 209 f. Vgl. auch seine Karte (1 : 1000000. Berlin 1850) über die Lage von Freudenthal und der verunglückten Siedlung südöstlich von Schemacha.

[45]) Waldvogel fand während seines Aufenthaltes bei 400 Seelen schon einen Besitzstand von über 2000 Stück Vieh (l. c. S. 98). Der Viehreichtum von Katharinenfeld betrug im Sommer 1900 nur 2287 (571 Pferde, 751 Kühe, 384 Jungvieh, 108 Kälber, 465 Schweine), der von Elisabeththal 2830 Stück (560 Pferde, 400 Ochsen, 600 Kühe, 670 Jungvieh und Kälber, 300 Schweine, 300 Ziegen und Schafe). Auf die Wirtschaft fallen also in Katharinenfeld (111) ca. 26, in Elisabeththal (137) ca. 20 Stück Vieh.

[46]) Nach mir vom Gemeindeamt dort im Juli 1900 gemachten Angaben. Prof. Hahn („Kaukasische Reisen und Studien" S. 294, Leipzig 1896) beziffert irrtümlich Helenendorf als größte deutsche Niederlassung auf über 2000 Seelen. Wertvoll ist die von Hahn jüngst mitgeteilte Gesamtzahl der Deutschen in Cis- und Transkaukasien. Er giebt sie in seinem Werke „Bilder aus dem Kaukasus" (Leipzig 1900) auf 34623 an. Diese Zahl schließt die deutschsprechende Land- und Stadtbevölkerung ein.

[47]) Vgl. auch das Urteil von Prof. Ulrici, V. f. Erdkunde zu Kassel. Sitzung v. 3. 7. 1891, ebenso das von Prof. Hahn (Kaukas. Reisen S. 274 und 293 f.).

[48]) Rechnet man 8500 Seelen, so bedeutet das gegenüber der Bevölkerung des Jahres 1889 von 6282 in elf Jahren eine Zunahme von ca. 33 %.

[49]) Genauere Beobachtungen über die Temperaturen in den Dörfern liegen nicht vor. Für die nahe der Hauptstadt sich gruppierenden Orte giebt ungefähr die klimatische Lage von Tiflis Aufschluß (Höhe 1343', mittlere Jahrestemperatur 10,25° R, Maximum + 28, Minimum — 9, vgl. Radde, Vier Vorträge über den Kaukasus, Gotha 1874, S. 9); für Elisabeththal (2399' auf der 10. Werstkarte des Generalstabs) nach Hahns Angaben etwa die von Bjeli-Kljutsch (3785', + 9,6, + 28,5, — 13, Niederschlag in Millimetern 572,8); für Helenendorf (2536') und die benachbarten Flecken die von Elisabethpol (1455', + 13,1, + 37,2, — 16,5, 262,4) und schließlich für Petrowka solche von Kars (5723', + 4,7, + 30,8, — 33,8, 546). Das am höchsten gelegene Alexandershilf (etwa 5000') zeigt entschieden die für deutsche Ansiedler günstigsten Temperatur verhältnisse. Die auf Julius Hann sich stützenden Zahlen (siehe „Klimatafel") weisen infolge verschiedener Beobachtungsperioden einige Abweichungen auf.

[50]) Das Ackerland ist zumeist Gemeindeeigentum und in bestimmten Zeiträumen neuen Umteilungen unterstellt. Es besteht lediglich ein Nutzungsrecht des Einzelnen auf einen Landteil, der nach der Zahl der Köpfe einer Familie geändert werden kann. Der gleiche eigentümliche Besitzzustand findet sich bei den Kolonien an der Wolga und in manchen Südrußlands. In höchst überzeugender und feinsinniger Weise erklären Lehmann und Parvus in ihrem Werke „Das hungernde Rußland" (Stuttgart 1900, S. 257 f.), wie der Reichtum an zu beackerndem Boden und das Bestreben seiner möglichsten Ausnutzung die Idee des Privateigentums zurücktreten ließ, und ein dem kollektivistischen System des russischen bäuerlichen „Mir" ähnlicher Agrarkommunismus sich entwickeln mußte.

[51]) Schrenk nennt 1869 25310 Dessjätinen für alle Kolonien. Seit dieser Zeit bewilligte die Regierung einzelnen Dörfern einiges Neuland. Katharinenfeld hatte 1869 3913 Dessjätinen Kronland, heute 4189, dazu 3401 Dessjätinen eigenes hinzugekauftes Land.

[52]) Alexandersdorf hat nur (52) halbe Wirtschaften. In Elisabeththal sind von 72 Wirtschaften 8 ganze verblieben, in Katharinenfeld von 95 nicht mehr als 16 ganze.

[53]) Schrenk giebt bei 3785 Seelen (662 Familien) 152 Handwerker an. In dem großen Katharinenfeld befinden sich heute nicht mehr als 18 meist von Einheimischen betriebene „Läden".

[54]) Ueber das günstige Gedeihen der vorhandenen Rebenkultur im oberen Mesopotamien, so im Masius Dagh berichtet Sachau „Reise in Syrien und Mesopotamien" S. 408 und 417.

I. Areal und Bevölkerung

der von der Anatolischen und der künftigen Bagdadbahn durchschnittenen Provinzen der asiatischen Türkei

nach Wagner („Die Bevölkerung der Erde"), nach Cuinet (La Turquie d'Asie, Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure. Paris 1891) und nach Huber (Empire Ottoman, Division administrative, dressée d'après le Salnamé de 1899/1317. Constantinople 1900).

A. Wilajet	Wagner		Cuinet		Huber	
	Areal in □km	Bevölkerung	Areal in □km	Bevölkerung	Areal in □km	Bevölkerung
Ismid (Mutessariflik)	11200	300000	11130	246824	12050	300000
Brussa	73800	1340000	68000	1300000	68400	1636869
Angora	67500	775000	83780	892901	75000	932940
Konia	102800	840000	91640	1088100	91600	1438411
	255300	3255000	256550	3527825	247050	4308220
B.						
Adana	37200	400000	37550	402439	40000	400000
Aleppo (mit Sor)	163700	900000	178600	1094604	178600	829332 40959
Diarbekr	35500	550000	46824	471462	46800	413525
Mossul	84000	600000	75700	300280	75700	300280
Bagdad	256600	1050000	141200	850000	140000	850000
Basra			42700	200000	130000	950000
	577000	3500000	522574	3316785	611100	3784096

II, A. Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei.[1])

I. Bestehende Eisenbahnen.

Smyrna—Aïdin—Dinér, konzessioniert 1856, beendet 1866 bis Aïdin, englisches Kapital, später Anschlußstrecken; 1901 516 km in Betrieb, bis 1888 6% Zinsgewähr von der türkischen Regierung, dann dieselbe gegen Verlängerung der Konzession bis 1935 aufgehoben.

Smyrna—Cassaba, konzessioniert 1862, unternommen von englischem Kapital, mit 5% Zinsgarantie, 1868 Stockung, durch türkische Regierung Weiterbau bis Alaschehr und von kleinen Anschlüssen, 1896 266 km in Betrieb, 1897 an französisch-belgische Kapitalgruppe, Fortsetzung Alaschehr—Afiun-Karahissar (252 km). Verbürgt für alte Linie 2310000 fr. Ertrag, für die neuen 252 pro km jährlich in maximo 18900 fr.

Mudania—Brussa, von der türkischen Regierung begonnen 1871, unvollendet, 1884 von französisch-belgischem Kapital erworben, 1891 42 km, ohne Garantie.

Mersina—Adana, konzessioniert 1884 an englisches Kapital, ohne Zinsgewähr. 1886 67 km eröffnet, übergegangen an französische Unternehmer.

Beirut—Damaskus[2])—El-Meserib, französisch, 258 km 1893 in Betrieb gesetzt. Keine Garantie. Für Nichtausnützung der Konzession Damaskus—Aleppo—Biredjik jährlich 33000 Ltqu. von der türkischen Regierung.

Jaffa—Jerusalem, französisch, beendet 1892 mit 87 km, ohne Kilometergewähr.

Anatolische Eisenbahn Haïdar—Pascha—Eskischehr—Angora, konzessioniert 1888 an deutsche Gruppe, beendet 1892: 578 km, 1893 Eskischehr—Konia 445 km, 1893 Hamidieh—Adabasar. Garantie für Haïdar-Pascha—Ismid (92 km) 10500 fr., Ismid—Angora 15000 fr., Eskischehr—Konia Maximalziffer der Garantie 5000 fr. pro km, 1898 erhöht auf 6750 fr. Die Konzessionen laufen laut den Abmachungen bis zum 6. Oktober 1897. Das Rückkaufsrecht des Staates wurde im Art. 16 der 1893 erfolgten Konvention (bezüglich des Ergänzungsnetzes Eskischehr—Konia) geregelt.

II. Konzessionierte, aber nicht beendete oder nicht ausgeführte.

Anatolische Eisenbahnen: Adabasar—Eregli, resp. Boli. Biledjik—Brussa. Angora—Kaisarieh. 1893, deutsch.

Beirut—Damaskus-Bahn-Gesellschaft: Damaskus—Homs—Hama—Aleppo—Biredjik am Euphrat. 1893 mit Kilometergewähr von 12500 fr., französisch.

Syrian-Ottoman-Railway: Haïfa—Damaskus. Englisches Kapital 1891. Von geplanten 250 km 8 beendet. Bau stockt.

Baron Mackar, Franzose: Samsun—Siwas—Kaisarieh—Yumurtalik—Alexandrette. Bewilligt 13400 fr. pro km. Kaution eingezahlt 1892. Wegen mangelnder Mittel nicht begonnen.

---

[1]) Nach „Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman" par Alexis Rey. Constantinople 1900.

[2]) Der Kais. Deutsche Konsul in Damaskus berichtete im verflossenen Jahre über die Bahn Beirut—Damaskus: Die Bahn Beirut—Damaskus ist für die Bedürfnisse des zwischen diesen Städten bestehenden Handels angelegt. Ihre Einnahmen sind hoch und würden sicherlich einen Gewinn übrig lassen, wenn die Gesellschaft sich eines beträchtlichen Teils ihrer großen Schuldenlast — sie hat 120000 Obligationen zu 500 Francs = 60 Millionen Francs ausgegeben — entledigen könnte. Dies muß jedenfalls über kurz oder lang geschehen; denn bei einem jährlich wiederkehrenden Fehlbetrag von einigen Hunderttausend Mark wird die Bahn nicht fortbestehen können. Ein Erwerb dieser Bahn mit allen ihren Privilegien — die Konzession zum Ausbau nach Aleppo unter Regierungsgarantie einbegriffen — zu etwa 20, höchstens 25 Millionen Francs würde zwar kein glänzendes Geschäft bedeuten, aber alljährlich doch eine gute Dividende ermöglichen. Die Erwerbung der Bahn, die wohl schon bald in Liquidation treten wird, verdient jedenfalls die ernste Erwägung deutscher Unternehmer.

II, B. Statistisches über die Verkehrsverhältnisse der Anatolischen Eisenbahn.[1])

A. Kilometrische (Brutto-)Einnahmen:

	Haïdar-Pascha-Angora	Eskischehr-Konia	Hamidieh-Adabasar
1896	7,242	2,822	
1897	13,445	6,710	
1898	11,531	3,901	
1899	7,161	2,356	
1900	9,502	4,159	11,977

B. Verhältnis von Einnahmen und Betriebsausgaben auf dem Gesamtnetz:

	Einnahme	Ausgabe	Nettoergebn. pro km
1896	—	—	2,798
1897	10,515	3,643	6,871
1898	8,212	4,181	4,030
1899	5,068	3,304	1,763
1900	7,220	3,393	3,826

Regierungszuschüsse in Francs:

	Stammlinie	Ergänzungsnetz
1897	400,682	2,222,215
1898	1,528,914	2,961,549
1899	4,077,316	2,994,194
1900	2,721,743	2,994,194

A. Verkehr von Reisenden:

	1. Stammlinie		2. Ergänzungsnetz	
	Anzahl	Einnahme in Goldpiastern	Anzahl	Einnahme in Goldpiastern
1896	949,763	6,103,497	60,767	1,146,615
1897	973,867	8,144,916	108,006	3,263,867
1898	1,073,496	8,465,168	86,453	2,039,408
1898	1,073,001	6,854,967	70,691	1,677,264
1900	1,125,952	7,041,918	68,886	1,597,169

B. Eil- und Frachtgutverkehr:

	Gewicht in Tonnen zu 1000 kg	Einnahme in Goldpiastern	Gew. in To. zu 1000 kg	Einnahme in Goldpiastern
1896	160,942	12,271,902	60,321	3,279,884
1897	308,835	25,996,906	127,298	7,864,867
1899	238,497	20,810,090	79,995	5,586,574
1899	102,586	11,267,522	34,534	2,866,605
1900	220,189	17,033,048	99,432	6,535,221

[1]) Vgl. meinen Aufsatz: „Die Anatolische Eisenbahn". Allgemeine Zeitung 1901. Nr. 235 Handelsbeilage

Ausfuhr:

Voran steht allen ausgeführten Produkten Getreide. Der Transport desselben belief sich in Millionen Kilogramm:

	Stammlinie	Ergänzungsnetz	Hamidieh-Adabasar
1895	27.5	12.2	
1896	105.8	50.1	
1897	243.6	106.7	
1898	152.9	45.4	
1899	35.7	10.8	
1900	128.2	54.8	11.4

Der nächst wichtige Ausfuhrartikel des Netzes sind die Mineralien geworden. Es wurden in 1000 Kilogramm ausgeführt auf der Route:

	Haïdar-Pascha-Angora	Eskischehr-Konia
1896	421	15
1897	5,549	5,054
1898	15,875	15,763
1899	11,922	8,246
1900	29,191	26,072

Weitere wichtige Produkte:

	Stammlinie		Ergänzungsnetz	
	1899	1900	1899	1900
Meerschaum	200	211	—	—
Kokon und Seide	387	299	—	—
Opium	80	161	95	145
Wolle	5698	4798	1496	1632
Frische Gemüse	1627	1322	79	70
Trockene Gemüse	2086	3489	578	903
Frische Trauben	1012	3941	11	12
Verschiedene Früchte	4684	3955	669	941

Die Einfuhrbewegung liefert unsrer Industrie interessante Ziffern. Zur Veranschaulichung gebe ich nachstehende Tabelle (das Gewicht in 1000 Kilogramm):

	Stammlinie					Ergänzungsnetz				
	1896	1897	1898	1899	1900	1896	1897	1898	1899	1900
Maschinen	193	264	139	139	262	22	175	63	57	184
Eisen- u. Gußwaren	581	878	1110	839	903	169	291	466	283	352
Roheisen u. Stahlwaren	493	629	846	587	625	149	246	453	179	229
Manufakturwaren	1895	3487	3606	3034	3341	312	974	1348	1001	1299
Kurzwaren	538	782	972	812	892	257	435	521	320	489
Chemikalien	75	89	118	128	191	10	28	50	46	76
Droguen u. Farbwaren	395	460	452	529	475	132	168	206	135	149
Glaswaren	285	405	475	588	543	72	93	132	146	144
Kaffee	564	934	819	653	535	132	356	343	222	200
Zucker	2265	3021	4838	5222	4519	1437	1254	2090	2073	1441
Petroleum	3380	4420	4004	2615	4730	1069	1363	1010	686	1348
Möbel u. Hausgeräte	1693	1389	1576	1409	1602	385	465	619	684	611
Bauholz	2778	3177	6610	7157	9604	587	631	1072	1393	1741

III. Bevölkerungsbewegung

der Schwabendörfer in Transkaukasien.

Name	Lage (Entfernung in Werst) 1 Werst = 1,07 km	Gründungsjahr	Mit Familien [1])	1843 [2]) Familien	1869 [3]) Seelen	1889 [4]) Seelen
1. Marienfeld	35 E. v. Tiflis	1818	31 [5])	39	316	412
2. Elisabeththal	25 SW. „ „	1818	65	90	851	1178 [6])
3a. Alt-Katharinenfeld .	180 SE „ „	1818	135	—	—	—
3b. Neu-Katharinenfeld .	60 SW. „ „	1819	116	153	786	1304
4. Neu-Tiflis .	2 N. „ „	1818	60	63	—[7])	—
5a. Tileth [8]) . .	16 W. „ „	1818	17 [9])	—	—	—
6. Alexandersdorf . . .	4 N. „ „	1818	26	36	239	362
7. Helenendorf	11 S. v. Elisabethpol	1819	127	186	974	1650
8. Annenfeld .	32 NW. v. Elisabethpol	1818	84 [10])	60 [11])	199	492
5b. Petersdorf .	1 NW. v. Marienfeld	1820	17	21	149	220
9a. Freudenthal	2 S. v. Abastuman	1842				
9b. Freudenthal	2 SE. v. Marienfeld	1848	10	—	70	96
10. ?	5 SE. v. Schemacha	1843	44 [12])	—	—	
11. Alexandershilf . . .	65 W. v. Elisabeththal	1858	24	—	201	356
12. Georgsfeld .	20 W. v. Helenendorf	1888	?	—	—	212
13. Petrowka .	5 S. v. Kars	1892	?	—	—	—
					3785	6282

[1]) Nach der Aufstellung von Schrenk. l. c. S. 192 ff.
[2]) cf. Moritz Wagner. l. c. S. 133.
[3]) Thielmann (Streifzüge im Kaukasus. Leipzig 1875) nennt nach Petzholdts Angaben (im Werke „Der Kaukasus") neun Kolonien mit 3400 Ansiedlern.
[4]) Nach Angaben der russischen Provinzialverwaltung.
[5]) 178 Seelen.
[6]) Prof. Ulrici nennt 1891 für Elisabeththal 1100 Seelen, für Katharinenfeld 1310 (1050 Deutsche und 250 (?) Russen und Armenier) und für Alexandersdorf 362. (Verein für Erdkunde zu Cassel. Sitzung vom 3. Juli.)
[7]) 1861 als deutsche Gemeinde aufgelöst.
[8]) Wohl identisch mit dem Tkhuleth der genannten Kochschen Karte.
[9]) Gründeten 1820 Petersdorf.
[10]) 600 Seelen.
[11]) 1831 aufgelöst, 1836 am selben Ort mit 185 Seelen wieder gebildet. 1844 Zuzug von Schemacha.
[12]) Ein Teil Ende 1844 zurück nach Rußland, ca. 25 Familien nach Annenfeld.

IV. Übersicht

über den Stand der deutschen Kolonien in Palästina

nach deren Angaben für 1. August 1898.

Kolonie Haïfa, 1 Kilometer westlich von der Hafenstadt Haïfa am Berge Karmel. 101 Familien mit 517 Seelen, wovon der Tempelgesellschaft angehören 70 Familien mit 360 Seelen, der evangelischen Kirche 29 Familien mit 145 Seelen, der katholischen Kirche 1 Familie mit 4 Seelen.

Darunter 1 Arzt, 1 Bierbrauer, 16 Bauern, 2 Bäcker, 3 Gastwirte, 1 Gärtner, 2 Ingenieure, 3 Konsuln, 8 Kaufleute, 3 Lehrer, 2 Lehrerinnen, 1 Lloydagent, 4 Müller, 1 Pfarrer, 1 Postbeamter, 2 Seifenfabrikanten, 33 Handwerker, 23 Weingärtner.

Besitz: Gemeinnützige Einrichtungen im Wert von . .	31000	Srks.
92 Haupt- und 95 Nebengebäude mit Platz und Garten	1135000	„
150 ha Ackerland in der Ebene	98500	„
130 ha Ackerland bei Tireh	40000	„
Landbesitz auf dem Karmel	100000	„
37 ha Weinberge	79500	„
Gelgärten	1500	„
Mobilien und Geschäftsinventar	225000	„
64 Pferde, 214 Stück Hornvieh, 16 Esel, 112 Schweine, 52 Ziegen und Geflügel . . .	47500	„
Zusammen	1758000	Srks.

Kolonie Jaffa, 10 Minuten nordöstlich von der Stadt Jaffa, rechts von der Nablußstraße. 59 Familien mit 320 Seelen, wovon der Tempelgesellschaft angehören 43 Familien mit 234 Seelen, der evangelischen Kirche 15 Familien mit 83 Seelen.

Darunter 2 Aerzte, 2 Apotheker, 1 Anstreicher, 2 Bäcker, 1 Bierbrauer, 9 Dampfmühlenbesitzer, 1 Gerber, 1 Gipser, 2 Gartenbesitzer, 4 Hotelbesitzer, 1 Hebamme, 5 Kaufleute, 1 Kärrner, 1 Klempner, 2 Landwirte, 3 Lehrer, 2 Mechaniker, 1 Metallgießer, 1 Metzger, 1 Pfarrer, 1 Stellmacher, 1 Weingärtner, 7 Weinbergbesitzer, 3 Wirte.

Besitz: Gemeinnützige Einrichtungen im Wert von . .	40000	Srks.
46 Haupt- und 30 Nebengebäude	1050000	„
15 ha Ackerland	36000	„
32 ha Weinberge	96000	„
8 ha Orangengärten	120000	„
Mobilien mit Geschäftsinventar	700000	„
39 Pferde, 19 Stück Hornvieh, 38 Esel, 24 Schweine, 9 Ziegen und Geflügel . . .	17500	„
Zusammen	2059500	Srks.

Kolonie Sarona, 3 Kilometer nordöstlich von der Stadt Jaffa. 54 Familien mit 243 Seelen, wovon der Tempelgesellschaft angehören 52 Familien mit 236 Seelen, der evangelischen Kirche 2 Familien mit 7 Seelen.

3 Weinhandlungen mit eigenen Keltereien, Kellereien, Brennereien und Küfereien mit Jahresertrag von 4000 hl Wein, 1 Schaumwein- und Liqueurfabrik, 1 Dampfmühle, 1 Gastwirtschaft, 1 Kaufmannsgeschäft, 1 Apotheke, 1 Schmiede, 1 Bäcker, 1 Küfer, 2 Lehrer, 1 Lehrerin, 2 Maurer, 1 Metzger, 1 Müller, 1 Schuhmacher, 1 Sattler, 1 Schreiner, 20 Oekonomen, 1 Wagner, 10 Weingärtner.

Besitz: Gemeinnützige Anstalten im Wert von	30000	Srks.
42 Haupt- und 31 Nebengebäude mit Platz und Garten	475000	„
12 ha freie Bauplätze	72000	„
300 ha Ackerland	720000	„
150 ha Weinberge	450000	„
24 ha Orangengärten	360000	„
2 ha Waldanlage	4000	„
1 ha Olivengärten	3000	„
Mobilien mit Geschäftsinventar	500000	„
72 Pferde, 9 Maultiere, 22 Esel, 150 Kühe, 110 Stück Jungvieh, 96 Schweine, Geflügel, 200 Bienenstöcke	59500	„
Zusammen	2673500	Srks.

Kolonie Jerusalem, 1 Kilometer südlich von der Stadt Jerusalem, in der Rephaim-Ebene, am Bahnhof, 392 Seelen, wovon der Tempelgesellschaft angehören 286, der katholischen Kirche 12, der evangelischen 4.

1 Arzt, 1 Apotheker, 1 Architekt, 1 Bierbrauer, 2 Bäcker, 1 Cementwarenfabrikant, 1 Dampfmüller, 1 Drechsler, 1 Feinbäcker, 1 Fuhrmann, 1 Gasthausbesitzer, 2 Hebammen, 6 Kaufleute, 1 Krämer, 4 Lehrer, 2 Lehrerinnen, 1 Maurer, 1 Messerschmied, 1 Meteorologe, 2 Metzger, 1 Mühlenbauer, 1 Naturaliensammler, 1 Näherin, 1 Optiker und Uhrmacher, 1 Sattler und Tapezier, 1 Schmied und Schlosser, 1 Schreiner, 1 Schneider, 2 Schuhmacher, 1 Steinhauer, 1 Teigwarenfabrikant, 1 Weinbergbesitzer, 2 Weinhändler.

Besitz: 39 Haupt- und 37 Nebengebäude im Wert von	650000	Srks.
8 ha Gärten und Bauplätze	368000	„
12 ha Weinberge	132000	„
Mobilien mit Geschäftsinventar	286000	„
5 Pferde, 16 Esel, 25 Schweine, 28 Ziegen und Geflügel	6000	„
Zusammen	1442000	Srks.

Ueber die evangelisch-kirchliche Gemeinde in Jerusalem liegen nähere Angaben nicht vor.

Gesamtbestand 1472 Seelen.
Kulturland ca. 1000 ha.
Wert des Grundbesitzes 4 Millionen Mark.

V. Klimatafel [1])

einiger wichtiger Orte von Nordafrika, Syrien, Mesopotamien, Kleinasien und Transkaukasien.

Ort	N. Br.	E. L.	Seehöhe in m	Januar	April	Juli	Oktober	Jahr	Mittl. Minimum	Mittl. Maximum	Höchste gemessene Temperatur	Niederschlag in Millimetern
Alexandria	31° 12′	29° 54′	19	14,4 [2])	18,8	26,2	23,7	20,6	7,3	37,4	44,9	211
Kairo	29° 59′	31° 18′	33	11,9	21,4	29,1	22,8	21,3	2,5	42,9	47,3	27
Jerusalem	31° 47′	35° 13′	760	8,4	15,5	24,3	20,5	17,1	0,2	38,5	44,4	647
Sarona	32° 4′	34° 47′	15	12,2	20,2	28,6	26	21,2			44,4	550
Beirut	33° 54′	35° 29′	35	13,0	18,4	27,5	24	20,4	4		38,8	904
Damaskus	33° 32′	36° 20′	720	7,2	14,8	26,7	19,4	17,4		35,2		
Mossul [2])	36° 22′	43° 14′	120 [4])	7,0	15,4	34,2	22,4	20,1				309
Bagdad	31° 23′	44° 26′	12 [4])	10,6	21,5	33,8	24,2	22,7		47	50,0	260
Smyrna	38° 26′	27° 10′	—	7,5	13,8	26,4	18,5	16,5	— 4,4	39,6		650
Brussa	40° 5′	29° 1′	305	4,0	12,4	26,5	16,3	15,1				
Samsun	41° 18′	36° 21′	8	6,3	10,7	22,7	16,7	14,0				727
Trapezunt	41° 1′	39° 45′	30	6,0	11,4	22,8	17,2	14,5	—1,0	33,5		875
Tiflis	41° 43′	44° 48′	409	0,2	12,0	24,5	14,1	12,7	—9	28		486 [5])
Kars	40° 37′	43° 5′	1742	—14,3	4,8	17,5	7,7	3,7			30,8	546 [6])
Elisabethpol	40° 41′	46° 21′	445	—0,2	12,0	24,8	13,8	12,9			37,2	262,4 [6])
Baku	40° 22′	49° 50′	2	3,4	11,2	26,0	16,6	14,4				241 [5])

[1]) Nach Julius Hann „Handbuch der Klimatologie". 2. Aufl. 1897. [2]) Temperatur in Celsius. [3]) Nach Heiderichs Tabelle in Hommels „Geschichte des alten Morgenlandes". [4]) Vgl. Seite 42 Anm. 49 dieser Schrift. [5]) Nach Wosnessenskij: „Regenfall im Kaukasus", 1896. [6]) Nach Hahn: „Kaukasische Reisen u. Studien" S. 248. Die Angaben differieren mit denen des Vorgenannten.

VI. Litteratur.

1. Deutsche Auswanderung nach Kleinasien.

1841. v. Moltke. Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835—39.
1850. Ludwig Roß. Reisebriefe und Aufsätze über Kleinasien mit Bezugnahme auf die Möglichkeit deutscher Niederlassungen.
1861. Dr. Gustav Oppert. Ueber deutsche Auswanderung mit besonderer Beziehung auf Lycien.
1886. Prof. Sprenger. Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld f. d. Gegenwart.
1893. Reinhold Menz. Deutsche Arbeit in Kleinasien. pag. 110 f.
1892. Dr. Kärger. Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld.
1894. Dr. Gehlmann. Ist es möglich, die deutsche Auswanderung nach Kleinasien abzulenken. (Samml. gemeinverst. wissensch. Vorträge Nr. 188.)
1893. Naumann. 29. Kapitel: Kolonisation, a. a. O.
1895. Prem.-Lt. Märker. Kleinasien — ein deutsches Kolonisationsland? Tägl. Rundschau v. 1./3.
1897. v. d. Goltz. Kapitel V „Deutsche Kulturarbeit in Kleinasien" in Anatolische Ausflüge.
1897. Dr. Zimmerer. Deutsche Forschung in Kleinasien. Verhandl. d. Geographentags zu Jena.
1897. Prem.-Lt. Kannenberg. Kleinasiens Naturschätze. Vorwort.
1899. H. Grothe. Deutsche Kulturmission in Kl. Deutsche Geogr. Bl. Heft 3.
1900. Herrmann. Anatolische Landwirtschaft. pag. 142 f. Kolonisationsgedanken.
1900. v. Schlagintweit. Deutsche Kolonisationsbestrebungen in Kleinasien.
1901. Rohrbach. In Mesopotamien. Preußische Jahrbücher Bd. CIV Heft 1.

2. Die Bagdadbahn.

1850. London. Chesney. The expedition for the survey of the rivers Euphrates and Tigris.
1862. London. Andrew. Euphrates Valley Route to India.
1872. London. Ainsworth, W. H. The Euphrates Valley Railway.
1872. London. Report from the Select commitee on Euphrates Valley Railway, ordered by the house of commons.
1869. Wien. Die Euphratbahn, von einem höheren k. k. Offizier.
1875. Wien. v. Schweiger-Lerchenfeld. Die großen internationalen Schienenwege nach Vorder- und Centralasien.
1875. Wien. J. Fischer. Das türkisch-asiatische Bahnnetz (Best. M. S. f. d. Orient Nr. 8).
1876. Wien. v. Hochstetter. Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze.
1876. Gotha. Cernik Technische Studienexpedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris.
1878. Wien. v. Südenhorst. Die Eisenbahnverbindungen Centraleuropas mit dem Orient.

1880. London. Cameron. Our future highway.
1884. Leipzig. Paul Dehn. Deutschland und der Orient.
1888. Wien. W. Pressel. Das anatolische Eisenbahnnetz. (Z. f. Eisenb. u. Dampfsch. d. öst.-ung. M. Heft 5 und 6.)
1889. Paris. Dumont. La chemin de fer de la vallée d'Euphrate.
1891. Wien. v. Gerson. Die Eisenbahnen Kleinasiens. (Z. f. Eisenb. u. Dampfsch. d. öst.-ung. M. Heft 8—16.)
1893. München. Naumann. Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat.
1895. Bruxelles. Couran. La locomotive en Asie Mineure.
1896. München. Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe.
1899. Leipzig. v. d. Goltz-Pascha. Die Bagdadbahn. Velhagen & Klasing. Monatshefte. Märznummer.
1899. Leipzig. Sachau. Am Euphrat und Tigris. Reisenotizen.
1899. Berlin. Prof. Dr. Moritz. Die Bahn Angora—Bagdad. Tägliche Rundschau vom 21./9.
1899. Berlin. Prof. Dr. Hartmann. Die Bagdadbahn. Ebenda Nr. v. 15./10.
1900. Wien. Schneider. Die deutsche Bagdadbahn.
1900. Wien. W. Pressel. Réseau ferré de la Turquie d'Asie.
1898 und 1900. Berlin. v. Oppenheim. Vom Mittelmeer zum Persischen Golf. I und II.
1900. Charlottenburg. Reichel. Die geschichtlichen und jetzigen Verkehrsstraßen aus dem Euphrat-Tigris-Becken nach den Nachbarländern.
1901. Berlin. v. Schlagintweit. Die Bagdadbahn in „Ueberall" Nr. 18 und 19.

5. Über das Deutschtum im Osten.

Dr. Schultheiß. Deutschtum und Magyarisierung. München 1898.
Dr. Bräß. Die Schwaben im Banat. Deutsche Geogr. Blätter XXI, 2.
Saltet, Oberpastor der transkaukasischen deutschen Kolonien. Tagebuch. Basel 1853.
Schrenk. Geschichte der deutschen Kolonien in Transkaukasien. Tiflis 1869.
Moritz Wagner. Reise nach Kolchis und nach den deutschen Kolonien jenseits des Kaukasus. Leipzig 1850.
S. A. Kolenati. Reiseerinnerungen. 1. Teil. Die Bereisung Hocharmeniens und Elisabethpols. Dresden 1858.
Karl Koch. Wanderungen im Orient. III. Weimar 1847.
T. Waldvogel. Reisebilder aus dem Kaukasus. Schaffhausen 1897.
H. Grothe. Zur Geschichte der Schwabendörfer in Transkaukasien. Beilage zur Allgemeinen Zeitung 1901 Nr. 152 und 160.
Christoph Hoffmann, Vorsteher des Tempels. Occident und Orient. Stuttgart 1875.
Said Ruete. Meine Reisen in Syrien und Palästina mit besonderer Berücksichtigung der dortigen deutschen Tempelgemeinden. Berlin 1898.
Frh. v. Ellrichshausen. Erinnerungen an die Pilgerfahrt in den Orient Herbst 1898. Stuttgart 1899.
H. Grothe. Am deutschen Herd in Transkaukasien. Daheim. 1901.

Nachwort.

In der vorstehenden Fassung lag meine Schrift zu Anfang Oktober 1901 vor. Eine Anzahl von Umständen hat den Herrn Verleger und mich bestimmt, meine Arbeit längere Zeit von der Verbreitung durch den Buchhandel zurückzuhalten. So nicht zum mindesten die Erwägung, daß meine hier ausgesprochenen nationalen Hoffnungen, die, wie ich nochmals betone, weit davon entfernt sind, die territoriale Selbständigkeit der Türkei anzutasten, den Gegnern der deutschen Kulturunternehmungen in Vorderasien zu jenem Zeitpunkt den Stoff zur Verdächtigung bei der türkischen Regierung bieten und die Verhandlungen auf Abschluß zu erwartender Vereinbarungen erschweren könnten.

Das Iradé S. M. des Sultans vom 8./21. Januar 1902 hat nun ein sicheres Fundament gegeben, auf dem das Werk der Bagdadbahn Stein für Stein, wenn auch in langsamer Folge, sich aufbauen wird. Ich führe im Wortlaut die Hauptpunkte der Konzessionsbedingungen an, welche jenes Iradé endgültig festgelegt hat:

A. Hinsichtlich der Trace:

Artikel 1. Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde la concession de la construction, et de l'exploitation du prolongement de la ligne de Konia, jusqu'à Bagdad et Bassorah, en passant par ou aussi près que possible des villes de Karaman, Eregli, Kardach-Beli, Adana, Hamidié, Osmanié, Bagtsché, Kazanali, Killis, Tell-Habesch, Harran, Resulain, Nussibein, Avnias, Mossoul, Tekrit, Sadijé, Bagdad, Kerbela, Nedjef, Zubeir et Bassorah, ainsi que des embranchements suivants, savoir: 1) de Tell-Habesch à Alep, 2) d'un point rapproché de la ligne principale, à déterminer d'un commun accord, à Orfa, 3) de Sadijé à Hanikin, 4) de Zubeir à un point du Golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Société.

Dazu Artikel 12. Le concessionnaire aura en outre le droit de préférence pour embranchements suivants: a) vers Marasch, b) vers Aintab, c) vers Biredjik, d) vers Mardin, e) vers Erbil, f) du Diala vers Salahié et Touzkourmantli, g) de El-Badj à Hit.

B. Hinsichtlich der Abwicklung der noch nötigen Einigungen über Einzelfragen.

Artikel 3. Les lignes prises dans leur ensemble, sont partagées en sections de 200 kilomètres de longueur pour ce qui concerne la présentation des plans et projets définitifs. Le concessionnaire devra, dans un délai de dix-huit mois à partir de la date de la remise du Firman de Concession, présenter au Ministère des Trauvaux publics les plans et projets définitifs,

après études définitives et conformement aux prescriptions du Cahier des Charges, des 200 premiers kilomètres. Dans les huit mois suivants il présentera les projets de 200 autres kilomètres et ainsi de suite. Les plans et projets devront être examinés par la Ministère et, selon le cas, approuvés tels quels, ou modifiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois à partir de la date de leur présentation. Passé ce délai si le Gouvernement Impérial n'a pas notifié sa décision au concessionnaire, celui-ci pourra considérer comme approuvés les projets présentés par lui. Le concessionnaire s'engage à commencer à ses frais, risques et périls, les travaux dans un délai de trois mois à partir de la date de l'opprobation des plans et projets des 200 premiers kilomètres et à les terminer, de même, dans un délai de huit ans au plus tard à partir de la même date.

C. Hinsichtlich der Höhe der Garantie.

Artikel 38. Le Gouvernement Impérial garantit au concessionnaire par kilomètre construit et exploité, une annuité de francs 12 000 ainsi qu'une somme forfaitaire de 4500 francs par année et par kilomètre exploité pour frais d'exploitation.

Ueber die Form der von der türkischen Regierung zu leistenden Garantie, über das Moment, welches ermöglicht, die Kapitalien unter Hinweis der Sicherheit der Anlage zu sammeln, über den Angelpunkt also der ganzen Bagdadbahnfrage, hat sich bis heute eine Lösung leider noch nicht finden lassen.

Die Teilnahme für das Gelingen des gewaltigen Planes ist im verflossenen Jahre in Deutschland allseits gestiegen. Dr. Rohrbach beschäftigte sich in seiner inzwischen erschienenen Broschüre „Die Bagdadbahn" (Berlin 1902) gleichfalls mit den Perspektiven dieses kulturell hochbedeutsamen Unternehmens, namentlich hinsichtlich der Aussichten, welche dem fetten Marschboden Babyloniens bei Kanalisierung und Entwässerung durch kapitalkräftige Ausnutzung bevorstehen dürften. Die seit dem 1. Oktober 1901 erscheinende Zeitschrift „Asien", Organ der Deutsch-Asiatischen und der Münchner Orientalischen Gesellschaft, nahm sich besonders lebhaft der in Betracht kommenden Fragen in verschiedenen Aufsätzen an. Ich nenne C. Freiherr v. d. Goltz „Die Bagdadbahn" (Heft 3), Major a. D. Max Schlagintweit „Die Eisenbahnen im westlichen Vorderasien", Dr. Hugo Grothe „Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei und ihre wirtschaftlichen Leistungen" (Heft 6), Geheimrat Prof. Dr. Wagner „Die Ueberschätzung der Anbaufläche Babyloniens" (Heft 7).

München-Pasing im November 1902.

Dr. jur. Hugo Grothe.

Curriculum vitae.

Geboren am 15. August 1869 zu Magdeburg als Sohn eines im Eisenbahn- und Bankdienst in Oesterreich, Ungarn, Belgien und Holland s. Z. thätigen höheren Beamten, des Herrn Direktors a. D. Louis Grothe, z. Z. Wiesbaden, ev. luth. Konfession, erhielt ich meine erste Ausbildung im Elternhause, trat im neunten Jahre in das Thomasgymnasium zu Leipzig ein, auf welchem ich mich auch der Reifeprüfung Michaelis 1888 unterzog. Auf den Universitäten Leipzig, München, Berlin widmete ich mich der Jurisprudenz und den Staatswissenschaften, zugleich kultur- und kunsthistorische Vorlesungen besuchend. In Berlin wurde ich Schüler des Seminars für orientalische Sprachen in der ursprünglichen Absicht, in den Konsulatsdienst des Deutschen Reiches einzutreten. Ein fast vierjähriger Aufenthalt in den Mittelmeerländern, vorzugsweise im nördlichen Afrika, wie spätere Reisen, namentlich in den weniger bekannten Gebieten des Türkischen Reiches (Kleinasien, Armenien, Transkaukasien, Makedonien, Albanien) führten mich zu geographischen und ethnographischen Studien. Meinen juristischen Studiengang hatte ich durch Einreichung der Dissertationsschrift „Die Immobiliarerbfolge der Frauen im Mittelalter nach deutschem Land- und Stadtrecht" bei der Universität Rostock und durch sich anschließende mündliche Prüfung beendet.

Die während meines Aufenthaltes im Ausland gemachten Beobachtungen konnte ich in einer Reihe von Schriften und Aufsätzen niederlegen (so „Tripolitanien und der Karawanenhandel nach dem Sudan", „Tripolitanien und seine Zukunft als Wirtschaftsgebiet", „Tripolitanien, Landschaftsbilder und Völkertypen", „Deutsche Kulturarbeit in Kleinasien", „Ins türkische Sibirien", „An deutschem Herd in Transkaukasien" u. a. m.).

Für die freundliche Würdigung meiner Arbeiten wie für die gelegentlich meiner Studientouren gütigst gegebenen Ratschläge bin ich den Herren Prof. Dr. Theobald Fischer-Marburg, Prof. Dr. Kirchhoff-Halle, Prof. Dr. Hahn-Königsberg verbunden, nicht minder Herrn Prof. Dr. Oberhummer-München, in dessen geographischem Seminar ich bezüglich Kartenkunde, Routenaufnahmen u. a. m. mich zu vervollkommnen Gelegenheit hatte. Besonderen Dank schulde ich Herrn Prof. Dr. Regel-Würzburg für gegebene Anregungen auf geographischem und kolonialwirtschaftlichem Gebiete, desgleichen den Herren Prof. Dr. Wilcken und Prof. Dr. Wolters hinsichtlich der Geschichte und Archäologie Vorderasiens.

Der mündlichen Prüfung unterzog ich mich in Würzburg am 6. November unter Erlangung der Note magna cum laude.